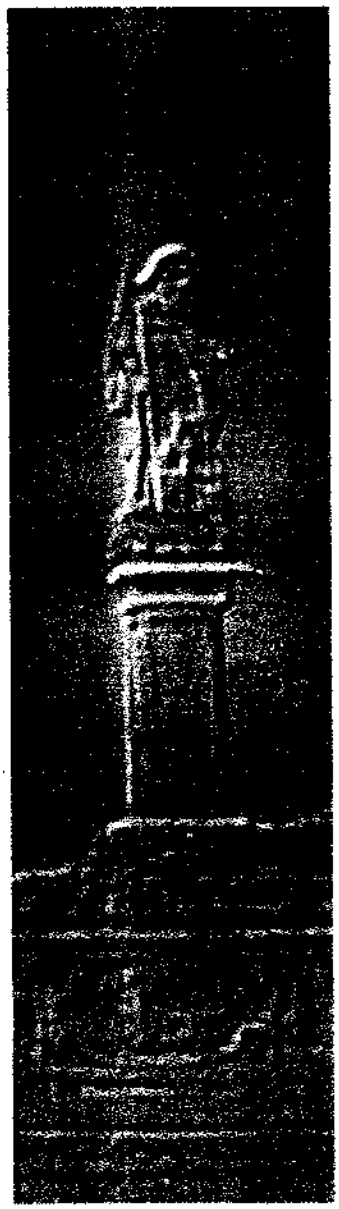
S.C. IPROTIM S.A.
SOCIETATE DE PROIECTARI
str. PARIS 2A, 1900TIMISOARA - ROMANIA
Tel: (40)-56- 201228 Fax: (40)-56- 190297

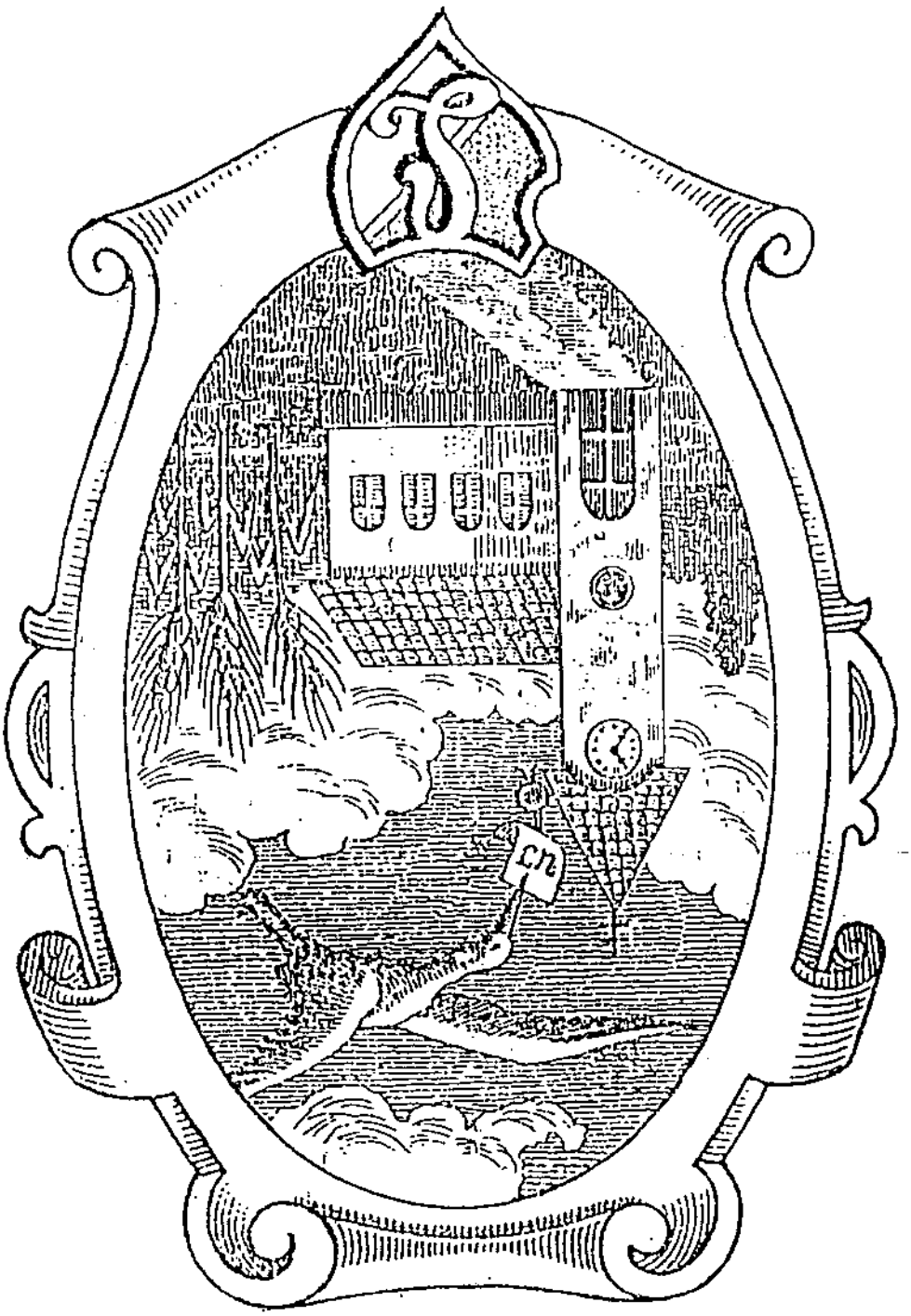
PLAN URBANISTIC GENERAL
ORAS JIMBOLIA



VOL.1

MEMORIU DE SINTEZĂ SI MEMORIU GENERAL

PROIECT NR. 41 032 / 010
BEENFICIAR: PRIMĂRIA ORAS JIMBOLIA



IPROTIM S.A.

Beneficiar : Primaria orasului Jimbolia

IPRO · IM AVIZAT C.S.A.T.P.

FOAIE DE CAPAT

Proiect nr. 41032/010/a/M

Vol. 1

Denumirea proiectului

Plan Urbanistic General al orasului Jimbolia
Vol.1. Memoriu de sinteza si memoriu general
Analiza situatiei existente si reglementari

Faza	PUG
Beneficiar	Primaria orasului Jimbolia
Proiectant	S.C. IPROTIM S.A. TIMISOARA
Contract nr:	41032 / 010
Valoarea investitei:	

INSTITUTUL DE PROIECTARI * S.C. IPROTIM S.A. * TIMISOARA

Director general: ing. Strimbei Ildico

Director tehnic: arh. Beleiu Mircea

Sef proiect: arh. Alina Anastasescu

Ianuarie 1999

Proiectul este conceptia S.C. IPROTIM S.A. Nu se poate multiplica sau refolosi
in alte scopuri decat cel pentru care a fost elaborat, fara acceptul dat in scris de S.C. IPROTIM S.A.

COLECTIV DE ELABORARE

PROIECTANT DE SPECIALITATE

VERIFICAT
ŞEF COLECTIV

URBANISM:

Arh. Anastasescu Alina
teh. Mărcuş Georgeta

arh. Popa Dan

CIRCULAŢII ŞI TRANSPORTURI:

ing. Hurdubei Alexandru
teh. Păscuţiu Mircea

ing. Kovacs Irina

ALIMENTARE CU APĂ ŞI CANALIZARE

ing. Donea Petru

ing. Românu Aurel

ALIMENTARE CU ENERGIE ELECTRICĂ, TELEFONIE

ing. Dinescu Gabriela
teh. Szucs Piroska

ing. Daia Viorel

ALIMENTARE CU CĂLDURĂ, GAZE NATURALE

teh. Şandru Silvia

ing. Voichescu Ioan

PREZENTARE GRAFICĂ:
Arh. Brihac Loredana
Arh. Drăguţ Loredana
teh. Guirgi Biliana
teh. Bălulescu Anastasia
teh. Szucs Piroska
teh. Andreica Gabriela

TEHNOREDACTARE COMPUTERIZATĂ:
teh. Andrei Amalia
teh. Hulpe Irina
teh. Ghiorghiţă Cecilia

SC IPROTIM SA
Str. Paris nr. 2/A
Timişoara

Plan Urbanistic general
oraş Jimbolia
Pr. Nr. 41032/010

BORDEROU

I. PIESE SCRISE

Foaie de capăt pag. 1
Colectiv de elaborare pag. 2
Borderou pag. 3

A. MEMORIU DE SINTEZĂ pag. 6

1. Introducere pag. 7
2. Stadiul actual de dezvoltare urbanistică pag. 8
   - 2.1. Date de sinteză pag. 8
   - 2.2. Analiza situaţiei existente pag. 9
   - 2.3. Principalele disfuncţionalităţi pag. 15
   - 2.4. Necesităţi şi opţiuni ale populaţiei pag. 18

3. Propuneri de organizare urbanistică pag. 18
   - 3.1. Evoluţie posibilă şi priorităţi pag. 18
   - 3.2. Reglementări de bază pag. 18
   - 3.3. Obiective de utilitate publică pag. 23

4. Concluzii generale pag. 24

B. MEMORIU GENERAL pag. 25

1. Introducere pag. 26
   - 1.1. Date de recunoaştere a documentaţiei pag. 26
   - 1.2. Obiectul lucrării pag. 26
   - 1.3. Surse documentare pag. 26

2. Stadiul actual al dezvoltării urbanistice
   - 2.1. Relaţii în teritoriu pag. 27
   - 2.2. Potenţial economic pag. 30
   - 2.3. Populaţie – elemente demografice şi sociale pag. 37
   - 2.4. Circulaţie şi transporturi pag. 41
   - 2.5. Zone funcţionale pag. 44
   - 2.6. Protecţia şi conservarea mediului pag. 51

2.7. Echiparea edilitară pag. 52

2.7.1. Alimentarea cu apă pag. 52
2.7.2. Canalizare pag. 53
2.7.3. Alimentare cu energie electrică pag. 53
2.7.4. Telefonie pag. 54
2.7.5. Alimentarea cu căldură pag. 54
2.7.6. Alimentarea cu gaze naturale pag. 56
2.7.7. Gospodărie comunală pag. 56

2.8 Disfuncționalități pag.57

2.9. Necesități și opțiuni ale populației pag. 63

3. Propuneri de organizare urbanistică pag. 63
3.1. Evoluție posibilă, priorități pag. 63
3.2. Îmbunătățirea relațiilor în teritoriu pag. 64
3.3. Dezvoltarea activităților economice pag. 64
3.4. Evoluția populației, elemente demografice și sociale pag. 66
3.5. Organizarea circulației și a transporturilor pag. 66
3.6. Zonificarea funcțională, stabilirea intravilanului pag. 71
3.7. Reabilitarea, protecția și conservarea mediului pag. 73
3.8. Fond locuibil, organizarea structurală a zonei de locuit pag. 75
3.9. Instituții publice, servicii pag. 76
3.10. Spații verzi, amenajări sportive pag. 76
3.11. Dezvoltarea echipării edilitare pag. 77
3.11.1. Alimentare cu apă pag. 77
3.11.2. Canalizare pag. 77
3.11.3. Alimentarea cu energie electrică pag. 78
3.11.4. Telefonie, CATV pag. 78
3.11.5. Alimentarea cu căldură pag. 78
3.11.6. Alimentarea cu gaze naturale pag. 78
3.11.7. Gospodărie comunală pag. 79
3.12. Reglementări – permisiuni și restricții pag. 79
3.13. Obiective de utilitate publică pag. 80
3.14. Concluzii, măsuri în continuare pag. 82

4. Anexe pag. 83

II. PIESE DESENATE

- Planşa IT – Încadrarea în teritoriu
  Sc. 1: 25.000, Pl. nr. 41032/010 – 01 – UAT

- Planşa 1 + 2 – Situaţia existentă şi priorităţi
  Sc. 1: 5000, Pl. nr. 41032/010 – 02 – UAT

- Planşa 3/1*1 – Reglementări – Zonificarea teritoriului
  Sc. 1: 5.000, Pl. nr. 41032/010 – 03 – UAT

- Planşa 3/2 – Căi de comunicaţie şi transport
  Sc. 1: 5.000, Pl. nr. 41032/010 – 05 – UAT

- Planşa 3/3*1 – Echiparea tehnico- edilitară - Alimentarea cu apă
  Sc. 1: 5.000, Pl. nr. 41032/010 – 06 – UAT

- Planşa 3/3*2 – Echiparea tehnico- edilitară - Canalizarea
  Sc. 1: 5.000, Pl. nr. 41032/010 – 07 – UAT

- Planşa 3/3*3 – Echiparea tehnico- edilitară - Electrice, telefonie, CATV
  Sc. 1: 5.000, Pl. nr. 41032/010 – 08 – UAT

- Planşa 3/3*4 – Echiparea tehnico- edilitară - Termice. Gaze naturale
  Sc. 1: 5.000, Pl. nr. 41032/010 – 09 – UAT

- Planşa 4 – Obiective de utilitate publică
  Sc. 1: 5.000, Pl. nr. 41032/010 – 10 – UAT

A. MEMORIU DE SINTEZA

1. INTRODUCERE

1.1. OBIECTUL LUCRĂRII

Prezenta documentaţie a fost elaborată la comanda beneficiarului – Primăria oraşului Jimbolia.

Studiul conţine strategia, priorităţile şi reglementările de urbanism ce se vor aplica în gestionarea terenurilor şi construcţiilor din cadrul intravilanului

1.2. ELABORATORI:

SC IPROTIM SA – Atelierul de urbanism

1.3.SURSE DOCUMENTARE

Surse de date :

- Primăria oraşului Jimbolia
- Direcţia Judeţeană de Statistică – Timiş
- OCAOTA – TIMIS
- Inspectoratul Şcolar Timiş
- Direcţia sanitară – Timiş
- Agenţia de Protecţia Mediului – Timişoara
- S.C. COMTIM SA
- DRDP – Jud. Timiş
- Regionala SNCFR – Timiş
- JIM APA TERM – Jimbolia
- Direcţia generală pentru Agricultură şi Alimentaţie – Jud. Timiş

Proiecte şi studii :

- Planul urbanistic general al oraşului Jimbolia – Situaţia existentă.
- Proiect IPROTIM nr. 34.28l/010 din 1991.
- Studiu de prefezabilitate – zona liberă Jimbolia
  Proiect IPROTIM nr. 37299/038 din 1994.
- Plan de amenajare a teritoriului intercomunal Jimbolia – Săcălaz – Comloşu Mare, Proiect IPROTIM nr. 40173/010 din 1997.
- Studii privind Planul de amenajare a teritoriului naţional – Plan de amenajare a teritoriului judeţean Timiş. Reţeaua de localităţi.
  Reţeaua de localităţi. Proiect – URBANPROIECT – Bucureşti – februarie l997
- Studiul de circulaţie al judeţului Timiş .
- Reabilitarea sistemului centralizat de alimentare cu apă a oraşului Jimbolia " faza Studiu de fezabilitate întocmit SC GIROTIM SA Timişoara în 1998.
- "Extindere canalizare în oraşul Jimbolia" faza studiu de prefezabilitate întocmit de SC IPROTIM SA Timişoara, întocmit în 1998.
- Studiu de evacuare a apelor de suprafaţă de pe vatra localităţii Jimbolia.
- Dosar preliminar - Infiinţare distribuţie gaze naturale în oraşul Jimbolia

Bibliografie

- Breviarul statistic al judeţului Timiş pe anul 1997
- Anuarul judeţan privind starea factorilor de mediu pe anul 1997

- "Jimbolia-Clădiri de interes arhitectural-ambiental" – arh.Liliana Roşiu
- "Monografia Banatului" – Ioan Lotreanu
- "Heimatbuch des heidestadtchens Hatzfed im Banat" Dr.Anton Peter Petri
- "Hatzfeld im Wort und Bild" – H.Werner-Krutsch

2. STADIUL EXISTENT DE DEZOVOLTARE URBANISTICĂ

2.1. DATE DE SINTEZĂ

- suprafaţa teritoriului administrativ – 10818 ha
- suprafaţa agricolă – 9735 ha
- suprafaţa teritoriului intravilan
  - existent: 786,10 ha
  - propus: 904,50 ha
- Populaţia totală stabilă (1 ianuarie 1998)
  - existent: 10615 locuitori
  - prognoză: - 11800locuitori – anul 2010
- Populaţia ocupată: - salariaţi: 2665 persoane
  - total populaţie ocupată: 3660 persoane
- număr salariaţi pe ramuri de activitate:

RAMURILE ECONOMIEI	TOTAL	%	NAVETIŞTI
Agricultură	290	10,5	20
Industrie, construcţii	855	31,0	10
Învăţământ	230	8,0	21
Sănătate, asistenţă socială	135	5,0	23
Cultură, culte	12	0,5	-
Comerţ, servicii	1128	41,0	51
Administraţie	120	4,0	5
TOTAL	2770	100	130

- Număr navetişti: 130 persoane
- Număr şomeri înregistraţi: 385 persoane
- Ramuri industriale dominante – industria pielăriei şi încălţămintei
  - industria maselor plastice
  - industria alimentara
- Număr locuinţe: 4060
- Număr gospodării: 3036 (recesământ 1992)
- Număr familii : 3530
- Arie locuibilă: 176.177 mp (1996)
- Indice de locuibilitate : 43,2 mp arie locuibilă/locuitor
- Lungime străzi: 46 km
- Lungime reţele apă: 51,8 km
- Lungime reţele canalizare: 8,2 km

2.2. ANALIZA SITUAȚIEI EXISTENTE

2.2.1. ÎNCADRAREA ÎN TERITORIU

Poziția geografică a orașului Jimbolia este caracterizată prin următoarele coordonate:

- 45°47' latitudine nordică
- 20°43' longitudine estică

Orașul este situat în partea de vest a țării și a județului, la o distanță de 3 km față de punctul de trecere a frontierei spre Iugoslavia. Fiind un oraș de frontieră reprezintă un centru de trafic internațional.

Față de municipiul Timișoara se află la o distanță de 39 km, legătura fiind asigurată prin căi ferate și rutiere (DN 59 A).

2.2.2. EVOLUȚIA ISTORICĂ A LOCALITĂȚII. POTENȚIAL ECONOMIC.

Cea mai veche dovadă că pe teritoriul actual al orașului Jimbolia a existat o așezare umană datează din timpul domniei lui Constantin cel Mare (306 – 337 e.n) sub forma unor medalii de cupru cu inscripția URBIS ROMANA.

Prima atestare documentară însă despre o localitate din Banat cu numele de CHUMBUL o găsim în registrele dijarelor papale pentru anii 1332 – 1337 unde pentru anul 1333 găsim însemnarea despre doi preoți Paul și Johannes care activau în CHUMBUL.

În 1477 avem știrea unei localități cu numele CHOSBOL care aparține Comitatului Timiș. Un document din 1489 atestă existența a trei localități: Cosbol Mare, Cosbol Mijlociu, Cosbol Inferior iar în 1520 avem știrea existenței unui registrator regal cu numele Csombolyi.

În anul 1552 așezarea cade victimă distrugerilor turcești sub Ashed pașa astfel localitatea nu mai este menționată în nici un document până în anul 1720 când sub numele de Sombol găsim un teritoriu nelocuit pe o hartă austriacă.

În același an găsim un teritoriu nelocuit pe harta contelui Mercy sub numele de Csombol. Ca urmare a patentului de colonizare emis de împărătească Austriei Maria Tereza la 14 februarie 1763, teritoriul actual al Jimboliei este colonizat cu 402 familii provenite din regiunile Alsacia, Pfalz și Trier care sosesc aici în 11 iunie 1766 și care pun bazele localităților Hatsfels și Landestreu. Acestea se unesc sub numele de Hatzfeld în 1768.

Banatul fiind din anul 1718 domeniu de coroană al familiei Habsburg și noua localitate a făcut parte din acest domeniu, până în anul 1779 când a trecut sub administrație maghiară.

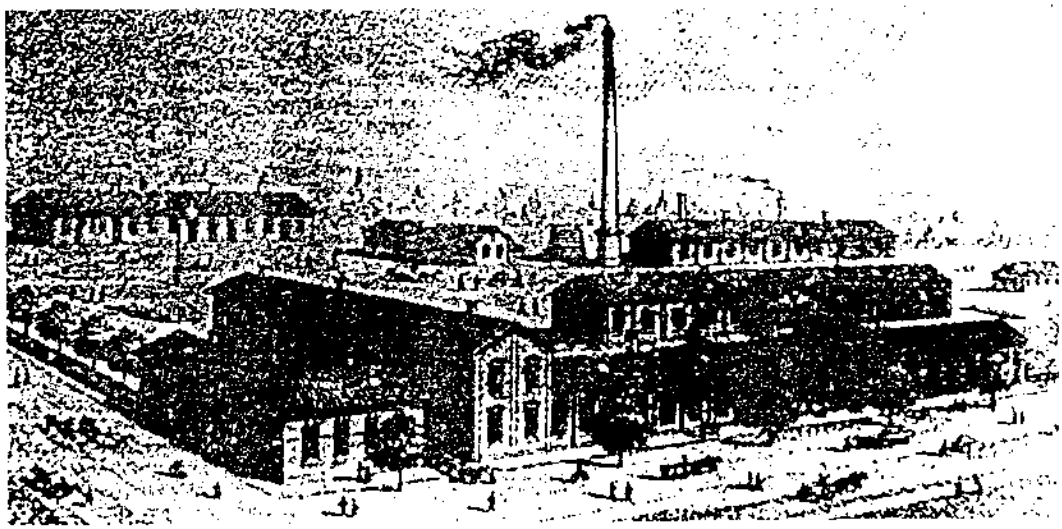
Din 1781 generalul Iosef Csekonics ia în arendă teritoriul din jurul comunei Hatzfeld iar în 1800 devine proprietarul acestor terenuri. În anul 1786 comunei i se dă dreptul de a ține târguri săptămânale și apoi și anuale. În 1823 meseriașii din Hatzfeld, obțin pe baza unei diplome imperiale dreptul de a constitui bresle.

În anul 1848 localitatea devine câmpul unei bătălii care se soldează cu moartea a 15 cetățeni. În 1857 se dă în folosință prima cale ferată de pe teritoriul României, ce leagă localitatea de Timișoara.

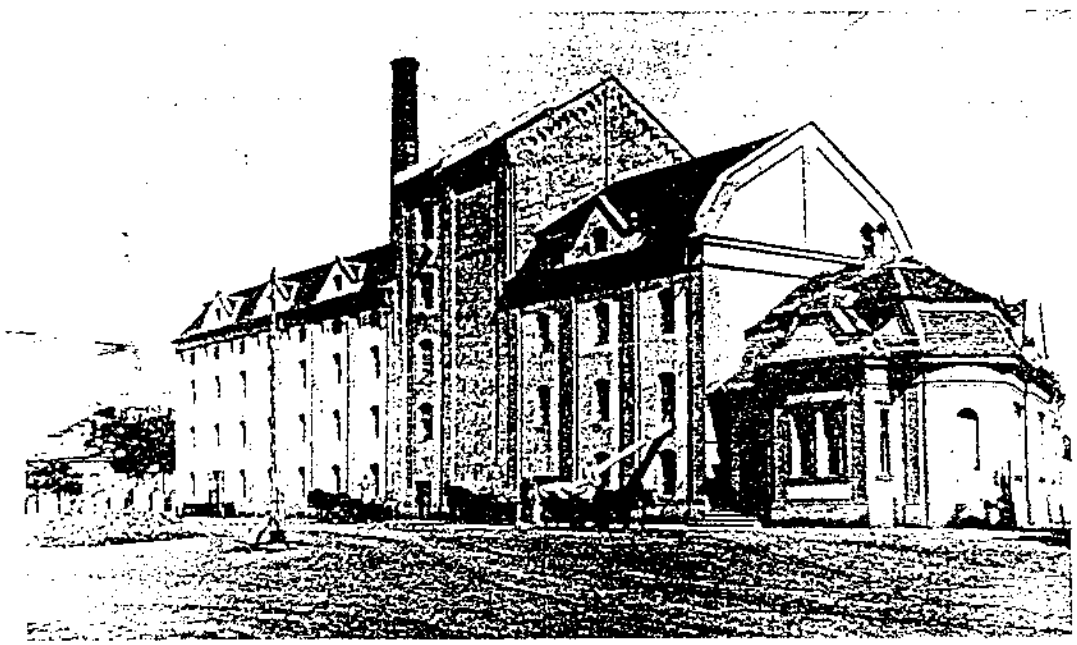
În anul 1863 începe construirea castelului Csito, sub conducerea arhitectului Ybl Mikloș (autorul Parlamentului și Operei din Budapesta). Castelul va fi demolat în anul 1937.

În 1864 se pun bazele Fabricii de țiglă prima întreprindere industrială din Jimbolia.

În 1866 se construiește statuia Sf. Florian care se află și azi în centrul orașului. În 1870 se deschide Moara cu aburi. În 1878 se începe construirea clădirii administrative a



Fabrica de cărămidă. Imagine din anul 1908.



Moara "Pannonia " – 1894

În 1879 se pun bazele coloniei muncitoreşti Fatoc. Un an mai târziu populaţia număra 8600 locuitori şi 1100 case.

În 1881 se deschide o baie publică.

În 1883 se modernizează celelalte străzi.

În 1896 se deschide festiv Spitalul teritorial cu 90 paturi, se dau în folosinţă căile ferate spre Pardany şi Kikinda.

În 1899 numele comunei se schimbă în cel de "Zsombolya".

În 1907 se construieşte o sală de teatru (azi cinematograf). În 1911 Jimbolia are 11.800 locuitori şi 1900 case. Se înalţă turnul bisericii catolice la 53,3 m. În anul 1918 în urma destrămării imperiului Austro-Ungar, Jimbolia este alipită regatului Serbiei. Domeniul Csekonics este naţionalizat de statul sârb pentru împroprietărirea soldaţilor din primul război mondial.

În 1921 ia fiinţă Fabrica de nasturi. În 1924, la cererea locuitorilor Jimboliei, este cedată României în schimbul localităţilor Jasa Tomic şi Medja.

În 1942 se inaugurează biserica ortodoxă Română.

În 1945 se înfăptuieşte reforma agrară. În 1948 are loc naţionalizarea : toate fabricile, moara, farmaciile.

În 1948 se dezveleşte obeliscul din parc dedicat luptătorilor de la 1848. În 1950 Jimbolia devine oraş de subordonare raională în raionul Timişoara, regiunea Banat. Se înfiinţează Gospodăria Agricolă cu 60 familii şi 401 ha pământ arabil. În 1951 câteva sute de familii sunt deportate în câmpia Bărăganului. În 1954 se înfiinţează Biblioteca orăşenească cu 1500 volume.

Un an mai târziu se înfiinţează Şcoala Profesională Agricolă. În 1956 Jimbolia devine reşedinţă de raion cu 14 comune şi 24 sate subordonate. Primi cetăţeni germani îşi reprimesc casele expropriate.

În 1969 se deschide casa memorială a pictorului Stefan Jager.

În 1970 se termină lucrările de amenajare a şoselei Timişoara – Jimbolia. Se deschide un punct rutier de trecere a frontierei spre Yugoslavia. Între anii 1980 – 1989 ca urmare a politicii de partid şi de stat, Jimbolia cunoaşte o perioadă de profundă degradare pe toate planurile politic, economic, comercial şi nu în ultimul rând cultural. Prin politica de restrângere a perimetrului construibil, gospodăriile rămase în afara acestuia au fost neglijate. O parte a populaţiei germane a părăsit oraşul îndreptându-se spre RFGermană. Acest proces s-a accentuat şi după revoluţia din decembrie 1989 când o mare parte a populaţiei oraşului a părăsit ţara.

După 1990 relaţiile comerciale cu Iugoslavia s-au dezvoltat, Jimbolia devenind un oraş de tranzit pentru o mare parte a populaţiei tării.

În prezent principalele activităţi economice se desfăşoară în:

- unităţi industriale: SC PANTERA SA, SC. VENUS SA., SC. COMNUTRIN SA.,SC FAGI SRL
- unităţi agricole: SC JIMTIM SA, SC COMSUIN Beregsău , SC JIMGERMIS, SC BRIMEX – PRODUCT, SC CERES, asociaţia agricolă unifamilială şi producători uniindividuali.

Prin desfiinţarea unităţilor industriale: SC SOCERAM şi SC CANABIS, au rezultat terenuri libere şi construite ce oferă un potenţial de dezvoltare noilor investiţii în activităţi industriale şi de depozitare .

Declinul industrial din ultimii ani a contribuit la disponiblizarea unei părţi a forţei de muncă şi la scăderea varietăţii ramurilor industriale.

2.2.3 POPULAŢIA, ASPECTE SOCIALE

Populaţia stabilă a oraşului Jimbolia la 1 ianuarie 1998 este de 10615.

Populaţia pe grupe mari de vârstă:
- grupa 0 – 18 ani: 32,5 %
- grupa 19 – 57 – 62: 53,8 %
- grupa peste 57 – 62: 13,7 %

Componenţa pe naţionalităţi este următoarea:
- români: 66,6 %
- germani: 9,4 b%
- meghiari: 16,6 %
- ţigani: 5,8 %
- sârbi: 0,5 %
- alte naţionalităţi: 1,1 %

Analiza mişcării demografice evidenţiază o scădere a sporului total din 1995 la valori negative. Rata creşterii anuale pe perioada 1992 – 1996 este în medie de + 9,2 ‰. Aceasta a înregistrat valori mari în anul 1992.

Grupa de vârstă efectiv aptă pentru muncă reprezintă 52 % din populaţia oraşului, din care este asigurată cu locuri de muncă un procent de 58 %.

Numărul persoanelor care beneficiază de protecţia socială este de 385 locuitori. Un număr de 800 persoane sunt înregistrate la primărie pentru ajutor social.

Din totalul locurilor de muncă sunt ocupate:
- 10,5 % în sectorul primar
- 31,0 % în sectorul secundar
- 58,5 % în sectorul terţiar

2.2.4. ORGANIZAREA ZONELOR FUNCŢIONALE, FOND LOCUIBIL, OBIECTIVE DE INTERES PUBLIC

BILANŢUL SUPRAFEŢELOR ZONELOR FUNCŢIONALE DIN INTRAVILANUL EXISTENT

ZONE FUNCŢIONALE	HA	%
1. Zona centrală şi alte funcţiuni complexe de interes public	35,49	4,5
2. Zona de locuinţe şi funcţiuni complementare	292,35	37,2
3. Zonă unităţi industriale şi agricole din care: - unităţi industriale - unităţi agricole	79,41 51,03 28,38	10,1 6,5 3,6
4. Zona de parcuri, recreere şi sport	13,84	1,7
5. Zona de gospodărie comunală	7,81	1,0
6. Zone cu destinaţii speciale şi de echipare teritorială din care: - căi de comunicaţie rutieră - căi ferate - construcţii aferente lucrărilor tehnico-edilitare - zonă cu destinaţie specială	107,8 86,24 15,27 1,43 4,86	13,8 11,0 2,0 0,2 0,6
7. Alte zone (terenuri neproductive, ape, etc.)	249,40	31,7
TOTAL TERITORIU INTRAVILAN EXISTENT	786,10	100

Gradul de confort în zona de locuit/locuitor este:
- 19 mp locuibili/locuitor – zona centrală
- 11 mp locuibili/locuitor – cartier Cito

- 10 mp locuibili/locuitor – cartier Ceramica

Numărul de locuințe este de 4060 iar numărul de gospodării este de 3036 (date de recesământ).

Cartierul Clarii Vii se află la distanță mare de localitate și oferă influența surselor de poluare de la fermele zootehnice.

Spațiile verzi reprezintă 1,7 % din suprafața intravilanului. Din această categorie fac parte parcul primăriei și parcul de pe strada Mărășești. Spațiile pentru agrement și sport cuprind: ștrandul și două stadioane.

Obiectivele de interes orășenesc și celelalte dotări sunt grupate în special în zona centrală a localității.

2.2.5. ORGANIZAREA CIRCULAȚIEI

În general se poate afirma că rețeaua majoră are o structură ordonată, repartizată uniform pe întreaga suprafață a localității.

Arterele majore de circulație ale orașului sunt următoarele:

- B-dul Republicii, axă principală nord – sud făcând parte din traseul DN 59 A
- Calea Timișorii reprezentând penetrație dinspre Timișoara a DN 59 A
- Calea Mărăști reprezentând penetrația dinspre Sânnicolaul Mare a DN 59 C.

Această arteră deservește și zona industrială situată în partea de nord – vest a orașului.

- Calea Moților, reprezentând penetrația dinspre Grabat a DJ 594. Aceste artere asigură circulația generală a orașului între zonele funcționale și cele de locuit.

Rețeaua stradală a orașului Jimbolia este alcătuită din străzi de categoria a III a și a IV a, confort STAS 10144/1 – 90, din punct de vedere al elementelor (profilurilor transversale ale străzilor).

Lungimea totală a străzilor în orașul Jimbolia este de 44,41 km din care:

- străzi de categoria a III a: 37,870 km
- străzi de categoria a IV a: 6,540 km

Clasificarea străzilor din punct de vedere al naturii îmbrăcămintii:

- lungimea totală a străzilor: 44,41 km (100 %)

din care:

- străzi cu îmbrăcămintea din asfalt 15,670 ,km (35,28 %)
- străzi cu îmbrăcămintea din pavaj 6,835 km (15,39 %)
- străzi cu îmbrăcămintea din beton 0,90 km (2,03 %)
- străzi cu îmbrăcămintea din macadam 14,46 km (32,57 %)
- străzi cu îmbrăcămintea din pământ 6,54 km (14,10 %)

Lățimea prospectelor distanțelor între fronturile clădirilor este cuprinsă între 20 – 35 m, ceea ce reprezintă:

- parte carosabilă (2 benzi de 3 m - 3,50 m)
- zone verzi, trotuare, rigole sau șanțuri și rigole de-a lungul străzilor

Transporturi

a. Transportul în comun

Linia de transport urban în comun a orașului cu autobuze a fost întreruptă.

Se semnalează existența curselor de transport interurbane pe următoarele rute:

- Jimbolia – Bulgăruș
- Comloșu Mare – Jebel – Timișoara

b. Taximetrie

Activitatea de taximetrie se desfăşoară prin cele: 20 autoturisme personale, 10 autovehicule pentru transport de marfă.

Această activitate de taximetrie este privată.

c. Transportul CFR

Numărul şi frecvenţa curselor de persoane sunt următoarele:

- Jimbolia – Timişoara - 6 curse dus – întors
- Jimbolia – Lovrin – 3 curse dus – întors
- Jimbolia – Kikinda – 2 curse dus – întors

Numărul şi frecvenţa trenurilor de marfă sunt următoarele:

- 1 tren de marfă/2 zile pe ruta Timişoara – Jimbolia dus – întors
- 1 tren de marfă/4 zile pe ruta Jimbolia – Kikinda

Operaţia de triere se desfăşoară pe cele

- 5 linii de circulaţie a mărfurilor

Se semnalează că nu există staţii de triaj.

2.2.6.PROTECŢIA ŞI CONSERVAREA MEDIULUI

Principalele surse de poluare ale oraşului sunt:

- ferma de suine a SC Comsuin Beregsău de la Clarii Vii
- rampa de gunoi situată în intravilanul oraşului
- staţia de epurare orăşenească

În afara acestor surse menţionăm:

- SC Comnutrin
- Traficul feroviar
- Traficul rutier
- Ferma zootehnică de creştere a bovinelor a JIMTIM de la Clarii Vii.
- Apele menajere şi latrinele, în absenţa unui sistem de canalizare pe toate străzile

2.2.7. EHIPAREA EDILITARĂ

2.2.7.1. Alimentarea cu apă

Localitatea Jimbolia are un sistem centralizat de alimentare cu apă compus din captare prin foraje, uzină de apă şi reţea de distribuţie.

Sistemul este deficitar prin capacitatea de captare, nefuncţionarea instalaţiilor de deferizare-demanganizare, şi prin starea nesatisfăcătoare privind vechimea şi defecţiunile repetate la reţeaua de distribuţie.

2.2.7.2. Canalizare

Sistemul de canalizare a localităţii este un sistem centralizat de colectare, prin reţele, a apelor uzate care apoi sunt epurate într-o staţie de epurare mecano-biologică.

Reţeaua de canalizare există numai pe o parte foarte mică a străzilor localităţii.

2.2.7.3. Alimentarea cu energie electrică

Alimentarea cu energie electrică a localităţii Jimbolia este realizată din sistemul energetic naţional prin intermediul staţiei de 110/20 kV Jimbolia.

2.2.7.4. Telefonie, CATV

Pentru telefonizarea localităţii există o centrală telefonică automată având 2000 de linii. Firma S.C. Analog S.A. deţine reţeaua de televiziune în cablu.

2.2.7.5. Alimentarea cu căldură

În prezent un număr de 844 de apartamente sunt deservite cu energie termică în sistem centralizat, iar unităţile industriale şi clădirile social-culturale sunt deservite de centrale termice proprii.

Blocurile de locuinţe sunt alimentate cu energie termică de la P.T. + C.T. "Zona Gării" şi P.T. + C.T. "Zona Mărăşeşti" şi au o capacitate de 5,7 Gcal/h.

Se folosesc următorii combustibili:

- combustibil lichid – 18 centrale termice proprii
- gaze recuperate + comb. lichid – 3 centrale de vârf + P.T.
- gaze naturale de la S.R.M. – locuinţe individuale.

2.2.7.6. Alimentarea cu gaze naturale

În oraşul Jimbolia există o staţie de reglare-măsurare gaze naturale care alimentează locuinţe individuale de pe străzile: Slavici, Calea Moţilor, Ştefan cel Mare, Semenic şi str. Spre Nord.

Reţeaua de gaze presiune redusă existentă are o lungime aprox. de 5000 m şi asigură alimentarea cu gaze naturale cca. 30% din gospodării.

2.3. Principalele disfuncţionalităţi

Principalele disfuncţionalităţi existente în oraşul Jimbolia sunt evidenţiate în tabelele următoare:

DISFUNCȚIONALITĂȚI	PRIORITĂȚI
FOND CONSTRUIT SI UTILIZAREA TERENULUI • Fond de locuit insuficient în raport cu necesitățile populației. • Fond construit aflat predominant în stare mediocră (cca. 80%) sau cu durata de serviciu depășită. • Zone deficitare în instituții și servicii publice. • Terenuri inundabile, improprii construirii, în intravilan. • Zonă cu valoare arhitectural- urbanistică necesar a fi protejată . Intervenții noi ce alterează calitatea și coerența ansamblului. • Afectarea valorii monumentului de artă plastică- statuia Sf. Florian, prin amplasarea necontrolată a elementelor de semnalizare a circulației. • Incompatibilitate funcțională între zona de locuit și fermele zootehnice de la Clarii Vii. • Rețele aeriene de gaze naturale ce compromit aspectul arhitectural- urbanistic al zonei și crează disfuncționalități.	• Expertizare în vederea consolidării clădirilor în stare mediocră și proastă. Reparații capitale, modernizări, restructurări. • Completarea zonelor de locuit cu instituțiile și serviciile publice necesare. • Regulament de urbanism. Delimitarea și declararea zonei cu valoare arhitectural- urbanistice ca rezervație de arhitectură și urbanism de interes local. • Modificarea sistemului de semnalizare auto în zona de protecție a monumentului. • Rețele de alimentare cu gaze naturale și rețele cu agent termic pozate în subteran.

DISFUNCȚIONALITĂȚI	PRIORITĂȚI
REȚEA STRADALĂ ŞI TRAFIC	
• Trasee destinate traficului greu şi de tranzit în zona centrală a oraşului.	• Devierea traseelor de tranzit şi trafic greu şi realizarea de căi rutiere în vederea degrevării zonei centrale.
• Străzi nemodernizate în proporţie de 45%.	• Modernizări şi împietruiri de străzi.
• Străzi cu prospecte reduse.	• Construirea de pasaje denivelate peste calea ferată.
• Intersecţii cu calea ferată la nivel.	
• Intersecţii ce necesită amenajări.	• Amenajarea şi dotarea tehnică a intersecţiilor.
• Inexistenţa transportului în comun.	
ECHIPAREA TEHNICO- EDILITARĂ	
• Sistemul centralizat de alimentare cu apă dispune de utilaje nefiabile .	• Înlocuirea utilajelor din foraje. Retehnologizarea uzinei de apă. Înlocuirea majorităţii reţelelor de apă existente.
• Inexistenţa reţelei de canalizare pe majoritatea străzilor.	• Executarea reţelei de canalizare .
CALITATEA FACTORILOR DE MEDIU	
• Surse de poluare:- traficul rutier - deponeul de gunoi - apele uzate menajere - activităţile economice –SC. COMNUTRIN şi COMSUIN	• Modernizarea căilor rutiere şi devierea traficului greu. • Amplasament nou pentru deponeul de gunoi menajer în afara oraşului. Tehnologie modernă. • Extinderea reţelei de canalizare. • Reducerea poluării la sursă. Plantaţii de protecţie.

2.4. NECESITĂŢI ŞI OPŢIUNI ALE POPULAŢIEI

În urma documentării pentru analiza critică a situaţiei existente, prin discuţiile directe cu reprezentanţii conducerii locale, conducerile unităţilor economice şi prin consultarea cu alţi factori interesaţi în dezvoltarea economică şi socială a oraşului au rezultat necesităţile opţiunile şi punctele de vedere ale acestora, elemente esenţiale în soluţionarea în cadrul Planului Urbanistic General a problemelor legate de viaţa oraşului şi de dezvoltarea în perspectivă.

Au fost analizate deficienţele dotării existente a oraşului stabilindu-se necesarul de fond de locuinţe, completarea echipării edilitare, aspecte legate de integrarea în economia de piaţă, privatizarea.

Rezultatele acestor analize au constituit elemente de temă pentru elaborarea Planului Urbanistic al Oraşului Jimbolia.

3. PROPUNERI DE DEZVOLTARE URBANISTICĂ

3.1. EVOLUŢIE POSIBILĂ, PRIORITĂŢI

Propunerile de extindere a intravilanului oraşului se referă la:
- terenul destinat ZONEI LIBERE
- terenul neproductiv din nordul oraşului destinat întregirii zonei de agrement propuse
- terenurile situate în partea de vest şi de sud a oraşului ce vor întregi zona de locuit
- terenul construit al COMNUTRIN situat in afara intravilanului.
- fermele agro zootehnice şi locuinţele de la Clarii Vii

Priorităţile în cadrul dezvoltării oraşului sunt:
- îmbunătăţirea fondului construit
- construirea de locuinţe sociale
- declararea, clasificarea şi protejarea zonei istorice urbane precum şi a clădirilor cu valoare arhitectural- ambientală
- modernizări şi împietruiri de străzi
- devierea traficului greu şi de tranzit din centrul localităţii
- extinderea cimitirului
- amplasament nou pentru un deponeu ecologic în afara intravilanului
- extinderea reţelei de canalizare
- retehnologizarea uzinei de apă. Înlocuirea reţelelor de alimentare cu apă degradate
- reducerea poluării la sursă

3.2. REGLEMENTĂRI DE BAZĂ

3.2.1. LIMITE, ZONIFICARE FUNCŢIONALĂ

Intravilanul propus are o suprafaţă de 903,50 ha şi are 4 trupuri componente.

Bilanţul suprafeţelor zonelor funcţionale în teritoriul administrativ al localităţii

Repartizarea suprafeţelor pe trupuri din intravilanul propus se prezintă astfel:

DENUMIREA TRUPULUI	SUPRAFAŢA (HA)
1. Oraşul Jimbolia	845,08
2. Cartier Rapova	2,65
3. Staţia Meteo	0,57
4. Ferme CLARII VII	55,20
Total teritoriu intravilan	**903,50**

Repartizarea suprafeţelor din intravilanul propus pe zone funcţionale este evidenţiată în cadrul bilanţului teritorial:

ZONE FUNCŢIONALE	HA	%
1. Zona centrală şi alte funcţiuni complexe de interes public	38,59	4,28
2. Zona de locuinţe şi funcţiuni complementare	344,45	37,97
3. Zona unităţii industriale şi agricole.	211,62	23,49
din care:		
- unităţi industriale	110,51	12,27
- unităţi agricole	101,11	11,22
4. Zona de parcuri, recreere şi sport	118,73	13,18
5. Zona de gospodărie comunală, cimitire	9,50	1,05
6. Zone cu destinaţii speciale şi de echipare teritorială din care :	115,22	12,78
- căi de comunicaţie rutieră	92,84	10,30
- căi ferate	1,43	0,15
- construcţii aferente lucrărilor tehnico – edilitare	15,27	1,69
- zonă cu destinaţii speciale	5,68	0,64
7. Alte zone (terenuri neproductive, ape, etc.)	65,39	7,25
TOTAL TERENURI INTRAVILAN PROPUS	**903,50**	**100,00 %**

3.2.2. ZONIFICARE FUNCŢIONALĂ

Zonificarea funcţională propusă menţine în general configuraţia existentă a părţilor ce compun intravilanul, adăugând în partea de vest un teren destinat activităţilor economice - zona liberă – în partea de sud şi est terenuri destinate locuirii iar în nordul localităţii se adaugă un teren ce va întregi zona de agrement propusă. Pe suprafeţele libere din platforma industrială nord s-au propus funcţiuni industriale, de depozitare şi agricole.

3.2.3. ACTIVITĂŢI (ECONOMICE, INSTITUŢII PUBLICE, SERVICII)

Se propune dezvoltarea activităţilor economice în platforma industrială nord, pe terenurile libere sau utilizând fondul construit existent, unde este posibil (SC Ceramica SA, fosta Canabis SA). De asemenea se propune înfiinţarea Zonei libere.

Dezvoltarea economică implică măsuri de retehnologizare, restructurare, privatizare, diversificarea producţiei.

Instituţiile publice propuse corespund necesităţilor unui oraş care în reţeaua de localităţi îndeplineşte un rol intercomunal. Sunt necesare deci, în afară de cele existente, următoarele instituţii: tribunal, judecătorie, sedii asociaţii, dotări de învăţământ, centre de formare adulţi, agenţie de protecţia mediului.

Dezvoltarea sectorului de servicii către populaţie va asigura îmbunătăţirea confortului şi vieţii sociale în oraş.

3.2.4. POPULAŢIE, FOND LOCUIBIL

Populaţia prognozată pentru anul 2010 este de:
- 11000 locuitori (varianta minimă)
- 11800 locuitori (varianta optimistă)

Se contează pe creşterea natalităţii şi menţinerea unui spor migratoriu pozitiv.

Pentru asigurarea populaţiei cu locuinţe se propune construirea de locuinţe sociale şi dezvoltarea unor noi zone de locuit pentru locuinţele private, individuale, pe parcele proprii. Suprafeţele de teren introduse în intravilan în acest scop cât şi cele propuse pentru locuire pe terenurile neconstruite în intravilanul actual acoperă necesităţile viitoare ale populaţiei.

Pentru etapa de perspectivă se propune sprijinirea de către administraţia locală a regrupării în cadrul oraşului a locuitorilor cartierului Calrii Vii, carteir puternic poluat de ferma COMSUIN.

3.2.5. SPAŢII VERZI, AMENAJĂRI SPORTIVE, AGREMENT

Se propun următoarele măsuri:
- întreţinerea parcului central. Protejarea stejarului ocrotit de specia Quercus robur L.
- menţinerea şi întreţinerea spaţiilor verzi de aliniament de pe B-dul Republicii, din centrul oraşului
- menţinerea şi plantarea spaţiilor de aliniament pe toate străzile oraşului
- plantări de arbori şi amenajări pentru odihnă şi agrement şi sport a terenului cu bălţi situat în nordul oraşului
- amenajarea zonei de centură a nucleului central al localităţii pentru odihnă şi agrement. Plantaţii de arbori, reamenajări ale malurilor canalului de centură pentru ambientare, diversificare şi crearea unor puncte de interes
- sală de sport pe str. Spre Nord
- plantaţii de protecţie (vezi planşa nr. 3 – Reglementări)

3.2.6. PROTECŢIA ŞI CONSERVAREA MEDIULUI

În vederea asigurării calităţii vieţii pe teritoriul oraşului este necesară ţinerea sub control în limitele normale legale a nivelului calităţii tuturor factorilor de mediu.

Soluţiile urbanistice şi tehnice corelate cu cele de ordin administrativ şi juridic vor asigura acest deziderat.

- **Măsuri pentru protecţia mediului natural**
- eliminarea sursei de poluare: dejecţiile de la batalurile fermei COMSUIN Beregsău . Curăţirea canalelor colmatate din jurul fermei.
- Închiderea actualei rampe de gunoi şi înfiinţarea unui deponeu ecologic pe un teren neproductiv cu acces din DN 59 C.
- Extinderea reţelei de canalizare pe întreg oraşul
- Trasee rutiere ocolitoare pentru circulaţia de tranzit (DN 59 A, DN 59 C)
- Plantaţii de protecţie de-a lungul drumurilor
- Reducerea la sursă a poluării generate de Comnutrin SA

- **Măsuri de protejare a patrimoniului – monumente istorice, ansambluri valoroase din punct de vedere arhitectural – urbanistic**
- protejarea, renovarea, restaurarea monumentelor de arhitectură şi de artă plastică

- clasificarea ansamblurilor valoroase din punct de vedere arhitectural – urbanistic ca: "zone istorice urbane" de interes local şi protejarea lor.
- Clasificarea construcţiilor cu valoare arhitecturală – ambientală şi protejarea lor
- Măsuri de modificare a semnalizării auto la intersecţia marcată de statuia Sf. Florian.

3.2.7. ORGANIZAREA CIRCULAŢIEI

CIRCULAŢIA RUTIERĂ

A. Trasee pentru orientarea şi dirijarea traficului de tranzit şi a vehiculelor de marfă

Pentru eliminarea traficului de tranzit din reţeaua stradală a oraşului s-a propus pentru etapa de perspectivă :

- un traseu nou de deviere a traficului de tranzit pe DN 59 A
- un traseu nou de deviere a traficului de trazit spre Jugoslavia (Kikinda) pe DN 59 C propus în partea de nord a localităţii şi a liniei principale de cale ferată.

Până la realizarea în etapa 2000 – 2010 a acestor trasee ocolitoare, este necesară într-o primă etapă devierea traseului greu şi de tranzit din centrul localităţii pe traseele evidenţiate în planşa nr.3/2 -Căi de comunicaţie şi transport .

B. Sporirea capacităţii de circulaţie a intersecţiilor

C. Îmbunătăţirea sistemului de semnalizare

D. Propuneri legate de pasaje

În ordinea importanţei pentru eliminarea disfuncţionalităţilor în trama majoră a oraşului Jimbolia se propun următoarele lucrări:

- realizarea unui pasaj peste linia ferată pe traseul drumului naţional DN 59 A la intrarea în oraş
- realizarea unui pasaj peste linia ferată pe traseul drumului judeţean DJ 594 spre localitatea Lovrin
- realizarea unor pasaje peste linia ferată pe traseul drumului naţional DN 59 C propus spre Comloşu Mare.

E. Alte propuneri importante sunt :

a) Se propune modernizarea şi trecerea în categoria a III – a cu 2 benzi de circulaţie a străzilor evidenţiate în taberlul de pe planşa: Căi de comunicaţie şi transport.
b) Se propune împietruirea tuturor străzilor de pământ existente în intravilanul oraşului
c) Repunerea în circulaţie a porţiunii care face legătura cu gara (a intersecţiei B-dului Republicii cu str. I. Slavici)
d) Mărirea intravilanului localităţii Jimbolia implică introducerea de străzi noi pentru accesul la zonele de locuinţe propuse
e) Modificarea sistemului de semnalizare a intersecţiei B-dului Republicii cu str. T. Vladimirescu (pentru a nu stânjeni imaginea statuii Sf. Florian – înscris pe lista monumentelor de artă plastică.

f) Pe traseele majore (B-dul Republicii, str. Contele Csekonics, str. T. Vladimirescu, str. I. Slavici, Calea Mărăşeşti şi pe Calea Kikindei spre zona de agrement, se propun piste de ciclişti
g) În vederea construirii în viitor a sălii de sport în oraşul Jimbolia se vor dispune parcajele necesare în apropierea sălii, conform normelor, în funcţie de capacitatea sălii

TRANSPORTUL PE CALEA FERATĂ

Dezvoltarea economică şi comercială a oraşului Jimbolia implică o creştere a transportului de călători şi a transportului de mărfuri.

Pentru zona liberă se va amenaja un racord de cale ferată (care să o lege de Timişoara respectiv Iugoslavia).

TRANSPORTUL ÎN COMUN

Se propune înfiinţarea în etapa de perspectivă a unei linii de transport în comun pe traseul str. Cseknics, B-dul Republicii, Calea Moţilor.

3.2.8. LUCRĂRI EDILITARE

Alimentarea cu apă

Sistemul de alimentare a localităţii se propune a se dezvolta prin mărirea numărului de foraje de captare a apei, dezvoltarea şi modernizarea uzinei de apă.

Pentru reţelele de apă se propune extinderea, dar în principal înlocuirea reţelelor care datorită vechimii şi uzurii duc la pierderi mari.

Canalizare

Ca principală dezvoltare a sistemului de canalizare se propune extinderea reţelei de canalizare. Concomitent este necesară dezvoltarea staţiei de epurare coordonat cu creşterea debitului evacuat prin noi reţele de canalizare.

Alimentarea cu energie electrică

Având în vedere reducerea consumului total de energie electrică la nivelul localităţii prin reducerea consumului industrial, nu sunt necesare dezvoltări ulterioare ale distribuţiei energetice.

Telefonie

Se vor extinde reţelele telefonice din localitate precum şi înlocuirea centralei telefonice actuale cu una digitală.

La solicitările beneficiarilor se vor executa reţele CATV în localitate.

Alimentarea cu căldură

Se propun următoarele:

- modernizarea echipamentelor şi reţelelor de distribuţie a energiei termice de distribuţie a energiei termice
- întreţinerea permanentă a echipării tehnico – edilitare la parametrii tehnici corespunzători
- automatizarea şi contorizarea reţelelor de alimentare cu energie termică şi apă caldă menajeră
- alimentarea cu gaze naturale a centralelor termice mici şi mijlocii

Alimentarea cu gaze naturale

Se propun următoarele:
- extinderea reţelei de gaze naturale către noi consumatori pentru încălzire şi prepararea hranei
- montarea conductei de gaze naturale presiune redusă subterane

Gospodărie comunală
Se propun:
- închiderea gropii de gunoi actuale din intravilan
- realizarea unui deponeu de gunoi ecologic pe un teren neproductiv cu acces la DN 59 C.
- extinderea cimitirului actual
-

3.3. OBIECTIVE DE UTILITATE PUBLICĂ. CIRCULAŢIA TERENURILOR

3.3.1. Principalele obiective de utilitate publică

Principalele obiective de utilitate publică propuse sunt următoarele:
Locuire:
- locuinţe sociale. În etapa I se propune o clădire de locuinţe colective pe calea Mărăşeşti

Instituţii publice
- sală sport şi parcaje dimensionate în raport cu numărul de locuri al sălii, pe str. Spre Nord
- judecătorii, tribunal
- agenţie de protecţia mediului

Spaţii verzi
- plantaţii de protecţie
- zone de agrement şi odihnă: plantaţii, amenajări

Cimitir
- extindere cimitir

Circulaţii
- corecţie tronson DN59A (etapa a II-a)
- corecţie tronson DN59C (etapa a II-a)
- modificarea străzilor pe care se deviază circulaţia de tranzit în etapa I
- împietruirea tuturor străzilor de pământ
- amenajări intersecţii
- pasaje denivelate – etapa a II-a
- străzi noi
- piste biciclişti
- modificarea sistemului de semnalizare auto la intersecţia str.T.Vladimirescu cu B-dul Republicii
- parcaje

Lucrări tehnico-edilitare
- extindere staţie epurare (etapa a II-a)
- extindere uzină de apă

- foraje noi
- aducţiune
- extindere reţea
- alimentare cu apă şi înlocuire conducte degradate
- extindere reţea canalizare menajeră
- extindere deponeu gunoi

Unul dintre principalele obiective este protejarea clădirilor monument istoric, a celor cu valoare ambientală şi a celor cuprinse în zona istorică urbană.

3.3.2. Circulaţia terenurilor

Se intenţionează a fi trecute în domeniul public suprafeţele de teren necesare următoarelor obiective de utilitate publică:

- terenul destinat locuinţelor sociale
- terenul destinat sălii de sport orăşeneşti
- terenul destinat extinderii cimitirului
- terenurile destinate plantaţiilor de protecţie
- terenurile pe care se vor construi străzi noi
- terenurile destinate construcţiilor şi echipamentelor tehnico-edilitare

Se intenţionează concesionarea unor terenuri aflate în patrimoniul Consiliului Local , unor investitori, în scopul construirii de clădiri cu următoarele funcţiuni:

- unităţi economice (industrie, agricultură) zona liberă
- locuinţe
- unităţi de comerţ, servicii

Sunt destinate schimbului acele terenuri aflate în proprietate privată, careurmează să fie reparcelate pentru construirea de locuinţe . După reparcelare, acestea îşi vor schimba proprietarii. Circulaţia terenurilor este ilustrată în planşa nr.4 – "Obiective de utilitate publică"

4. CONCLUZII, MĂSURI GENERALE

Planul Urbanistic General va constitui baza de plecare pentru elaborarea unor studii de specialitate şi Planuri Urbanistice Zonale (P.U.Z.) şi Planuri Urbanistice de detaliu (P.U.D.):

- Studii de prefezabilitate pentru toate drumurile (DN59A, DN59C) şi străzile şi amenajările de intersecţii, pasajele denivelate.
- Planuri urbanistice zonale (P.U.Z.) pentru toate zonele menţionate în planşa nr.3 – "Reglementări"
- Studii pentru amenajarea spaţiilor verzi
- Studiu de prefezabilitate pentru deponeul de gunoi al oraşului.

Se recomandă Primăriei urmărirea unor probleme speciale printre care:

- controlul strict al construirii pentru a nu împiedica în viitor punerea în aplicare a prevederilor P.U.G.
- coordonarea complexă a tuturor lucrărilor de investiţii care se va face în oraş
- păstrarea de terenuri pentru construirea de obiective publice propuse
- diminuarea sau înlăturarea nocivităţilor

Odată aprobat, Planul Urbanistic General şi Regulamentul aferent capătă valoare juridică oferind un instrument de lucru necesar administraţiei locale şi diverşilor solicitanţi de autorizaţii de construcţie.

B. MEMORIU GENERAL

1. INTRODUCERE

1.1. DATE DE RECUNOASTERE A DOCUMENTATIEI

. Denumirea lucrării : PLAN URBANISTIC GENERAL ORAS JIMBOLIA
. Beneficiar : PRIMARIA ORAS JIMBOLIA
. Proiectant : SC IPROTIM SA
. Contract nr. : 41.032/010
. Data elaborări : noiembrie 1998

1.2. OBIECTUL LUCRARII

Prezenta documentaţie studiază planul urbanistic general al oraşului Jimbolia.
Proiectul este întocmit în conformitate cu:

- Legea nr. 50/1991 privind autorizarea executării construcţiilor şi unele măsuri pentru realizarea locuinţelor şi completări;
- Legea nr,10/1995 privind calitatea în construcţii;
- Legea nr. 137/1995 privind protecţia mediului ;
- Legea nr fondului funciar nr, 18/1991;
- Ordinul MLPAT nr.91/1991 privind formularele, procedura de autorizare şi conţinutul documentaţiilor;
- Ordinul Ministerului Sănătăţii pentru aprobarea Normelor de igienă privind modul de viaţă al populaţiei;
- HGR nr. 525/1996 pentru aprobarea Regulamentului General de Urbanism;
- Codul Civil
- Ordinul Ministerului transporturilor nr. 46/1998 pentru aprobarea Normelor tehnice privind stabilirea clasei tehnice a drumurilor publice;
- Ordinul nr. 34/N/34224221 din 1995 al MLPAT , MI, MApN, SRI, pentru aprobarea Precizărilor privind avizarea documentaţiilor de urbanism şi amenajarea teritoriului, precum şi a documentaţiilor tehnice pentru autorizarea construcţiilor.

Prin planul urbanistic general se stabilesc obiectivele şi măsurile de dezvoltare a localităţii pe baza analizei multicriteriale a situaţiei existente. Acestei documentaţii i se asociază regulamentul local de urbanism al oraşului Jimbolia.

1.3.SURSE DOCUMENTARE

Surse de date :

- Primăria oraşului Jimbolia
- Direcţia Judeţeană de Statistică – Timiş
- OCAOTA – TIMIS
- Inspectoratul Şcolar Timiş
- Direcţia sanitară – Timiş
- Agenţia de Protecţia Mediului – Timişoara

- S.C. COMTIM SA
- DRDP – Jud. Timiş
- Regionala SNCFR – Timiş
- JIM APA TERM – Jimbolia
- Direcţia generală pentru Agricultură şi Alimentaţie – Jud. Timiş

Proiecte şi studii :

- Planul urbanistic general al oraşului Jimbolia – Situaţia existentă.
- Proiect IPROTIM nr. 34.28l/010 din 1991.
- Studiu de prefezabilitate – zona liberă Jimbolia
  Proiect IPROTIM nr. 37299/038 din 1994.
- Plan de amenajare a teritoriului intercomunal Jimbolia – Săcălaz – Comloşu Mare, Proiect IPROTIM nr. 40173/010 din 1997.
- Studii privind Planul de amenajare a teritoriului naţional – Plan de amenajare a teritoriului judeţean Timiş. Reţeaua de localităţi.
  Reţeaua de localităţi. Proiect – URBANPROIECT – Bucureşti – februarie l997
- Studiul de circulaţie al judeţului Timiş .
- Reabilitarea sistemului centralizat de alimentare cu apă a oraşului Jimbolia " faza Studiu de fezabilitate întocmit SC GIROTIM SA Timişoara în 1998.
- "Extindere canalizare în oraşul Jimbolia" faza studiu de prefezabilitate întocmit de SC IPROTIM SA Timişoara, întocmit în 1998.
- Studiu de evacuare a apelor de suprafaţă de pe vatra localităţii Jimbolia.
- Dosar preliminar - Înfiinţare distribuţie gaze naturale în oraşul Jimbolia

Bibliografie

- Breviarul statistic al judeţului Timiş pe anul 1997
- Anuarul judeţan privind starea factorilor de mediu pe anul 1997
- "Jimbolia-Clădiri de interes arhitectural-ambiental" – arh.Liliana Roşiu
- "Monografia Banatului" – Ioan Lotreanu
- "Heimatbuch des heidestadtchens Hatzfed im Banat" Dr.Anton Peter Petri
- "Hatzfeld in Wort und Bild" – H.Werner-Krutsch

2. STADIUL ACTUAL AL DEZVOLTARII URBANISTICE

2.1. RELAŢII IN TERITORIU

2.1.1. ELEMENTE ALE CADRULUI NATURAL

Poziţia geografică a oraşului Jimbolia este caracterizată prin următoarele coordonate:

- 45°45' latitudine nordică
- 20°43' longitudine estică

Caracteristice geomorfologice

Oraşul Jimbolia este situat pe o câmpie joasă cu o altitudine medie de 82 m.

Câmpia joasă, acoperită cu materiale sedimentare de origine eoliană, reprezintă zona cea mai fertilă din partea de vest a ţării. Este formată pe depozite loessoide dispuse în straturi peste depozite eterogene de origine fluviatilă. Câmpia Jimbolia – Bulgăruş are un caracter de câmpie tubulară joasă. Caracteristica ei esenţială este omogenitatea depozitelor sale loessoide, groase de 2-3 m. Depozitele loessoide sunt remaniate fluviatil şi nu prezintă intercalaţii de soluri fosile. Au alcătuiri granulometrice mijlocii şi mijlociu fine.

Argila de bună calitate şi în cantităţi mari a permis dezvoltarea activităţii fabricii de ceramică SOCERAM, însă aceasta a condus la degradarea terenurilor pe suprafeţe întinse în intravilanul localităţii , în zona înconjurătoare.

Clima. Regimul termic

Caracteristica generală a regimului termic se datorează influenţei dominante a circulaţiei maselor de aer vestic, pe fondul căreia se grefează influenţa celorlalte tipuri circulatorii.

Oscilaţiile termice extreme sunt atenuate vara de o intensificare a circulaţiei maselor de aer din nord – vest, iar iarna a celor din sud – vest. Pentru acest din urmă caz se menţionează şi circulaţia sub – tropicală şi polară întoarsă care, asociată cu efectul de baraj al munţilor faţă de circulaţia nord – estică , dă un caracter blând lunilor.

MEDIILE LUNARE ŞI ANUALE ALE TEMPERATURII ANULUI

Luna/ staţia	altit. m	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Anual
Jimbolia	82	-1,5	0,2	5,0	11,9	16,0	19,4	21,4	20,7	16,7	11,2	5,5	1,4	10,7

Zona se încadrează în izoterma de 10,7 ^{0}C.

TEMPERATURI MEDII ANOTIMPUALE (1896-1955)

ANOTIMPURILE			
IARNA	PRIMĂVARA	VARA	TOAMNA
0,1	11,2	20,5	11,1

Regimul pluvimetric

Datorită activităţii ciclonale şi a invaziilor de aer umed dinspre vest, sud-vest şi nord-vest, pe teritoriul Jimboliei şi în zona înconjurătoare, precipitaţiile sunt cantitativ mai ridicate decât în alte zone ale ţării.

CANTITĂŢI DE PRECIPITAŢII (MEDII LUNARE ŞI ANUALE) ÎNREGISTRATE LA STAŢIA METEOROLOGICĂ JIMBOLIA ÎN PERIOADA 1896-1973

Luna												ANUAL
I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	
38,8	38,9	33,2	45,0	58,2	70,8	51,7	50,6	41,2	46,4	44,7	47,2	566,7

Din studiul fluctuaţiilor multianuale a regimurilor pluviometrice rezultă o diferenţiere netă pe intervale. Astfel în anii consideraţi ploioşi, excesul de apă pluvială se datorează doar unui număr restrâns de luni (3-4) în care cantităţile de apă depăşesc 80 mm. Restul lunilor au, de regulă valori apropiate de mediile multianuale, unele fiind chiar secetoase.

Precipitaţiile căzute în anotimpul de iarnă, determină în mare măsură starea umidităţii solului la desprimăvărare. Precipitaţiile caracteristice sezonului rece sunt atât ninsorile cât şi ploile.

NUMĂR MEDIU AL ZILELOR CU NINSOARE VALORI ≥ 0,1 MM DE APĂ

LUNA							ANUAL
I	II	III	IV	V - X	XI	XII	
5,1	3,4	2,1	0,4	-	1,0	3,6	15,6

Caracteristici hidrogeologice

Prin nivelul ridicat la care se găsesc şi prin influenţa predominantă pe care o au asupra solurilor, apele pedofreatice reprezintă o componentă esenţială de caracterizare a ansamblului de factori pedogeografici din zona de câmpie joasă.

Faptul că această câmpie a fost modelată pe un imens glacis cuaternar îşi pune amprenta asupra poziţiei şi formei pături lor purtătoare de apă. Orizontul acvifer caracteristic teritoriului Jimboliei este de tip radial divergant cu profil de depresiune, hiperbolic, caz în care orizontul acvifer este alimentat cu ape din râul Mureş.

Nivelul hidrostatic mediu este la cca. 1,5 m faţă de suprafaţa terenului iar în perioadele de maxime precipitaţii, nivelul se poate aprecia la cca. 0,5 – 1 m, foarte aproape de suprafaţa terenului. Din această cauză fondul construit existent prezintă igrasie.

Regimul eolian

Austrul suflă tot timpul anului, cu preponderenţă vara, dinspre sud-vest ~ vest. Viteza sporită şi uscăciunea pe care o aduce poate determina prelungirea sezoanelor secetoase şi a celor geroase. La sfârşitul primăverii se impune Vântul de Vest. Masele de aer umede aduse din nord-vestul Europei determină maximul pluviometric în lunile mai şi iunie. Iarna vântul suflă dinspre sud-vest şi aduce de regulă, ninsori.

FRECVENŢA % MEDIE ANUALĂ ŞI VITEZA MEDIE (M/S) A VÂNTURILOR PE DIRECŢII

	N	NE	E	SE	S	SV	V	NV	Calm
Frecvenţa	12,1	4,0	5,1	90	11,8	3,5	6,9	10,2	37,1
Viteza	3,5	2,9	2,4	2,3	3,9	3,3	3,4	3,7	

Potenţialul seismic al zonei

Oraşul Jimbolia se află în zona seismică D cu următoarele caracteristici:

- coeficient de seismicitate: Ks = 0,16
- perioada de colţ: Tc = 1 sec
- grad seismic echivalent: 7

2.1.2. ÎNCADRAREA ÎN REŢEAUA DE LOCALITĂŢI A JUDEŢULUI TIMIŞ

Oraşul Jimbolia face parte din cele 5 oraşe ale judeţului Timiş. Este situat în partea de vest a ţării şi a judeţului, la o distanţă de 3 km faţă de punctul de trecere a frontierei cu Yugoslavia. Fiind oraş de frontieră, reprezintă un important centru de trafic internaţional. Faţă de municipiul Timişoara, oraşul Jimbolia se află la 39 de km, legătura fiind asigurată prin căi ferate şi rutiere (DN 59 A).

Oraşul Jimbolia este un oraş de importanţă locală, cu funcţiuni mixte şi rol intercomunal. Localitatea este un pol de atracţie a forţei de muncă reprezentând un centru de convergenţă pentru populaţia din zona imediată.

2.2. POTENŢIALUL ECONOMIC

2.2.1. ACTIVITĂŢI DE TIP INDUSTRIAL ŞI DE CONSTRUCŢII

Principalele ramuri ale industriei prelucrătoare prezente în oraşul Jimbolia sunt: industria alimentară, industria pielăriei şi încălţămintei, industria maselor plastice.

Principalii agenţi economici din mediul urban sunt:

S.C. PANTERA S.A.
- produce încălţăminte şi are cca. 450 angajaţi

S.C. VENUS S.A.
- produce nasturi şi mase plastice şi are cca. 100 angajaţi

S.C. COMNUTRIN S.A.
- produce nutreţuri combinate pentru creşterea porcilor. Personalul este format din cca. 80 angajaţi. Unitatea reprezintă o sursă de poluare pentru zona de locuit învecinată, prin zgomotul pe care îl produce.

S.C. FAGI S.R.L.
- unitate în curs de constituire care produce încălţăminte. În etapa finală va avea cca. 300 angajaţi.

S.C. VORO S.R.L.
- produse electronice şi electrotehnice. În prezent are 10 angajaţi. Urmează să-şi extindă activitatea şi în etapa finală va avea cca. 450 angajaţi.

S.C. COMPANY CHECEANA S.R.L. şi S.C. TAPE & SOHN S.R.L.
- abatoare

S.C. CARNE MEZELURI HENCZ S.R.L.
- produse din carne

Filiala PECO Jimbolia
- depozitare şi staţie benzină

Activităţile industriale din oraşul Jimbolia atrag forţa de muncă din localităţile din jur (Comloşu Mare, Comloşu Mic, Cărpiniş, Bulgăruş, Grabaţ, etc.). În industrie sunt angajaţi cca. 750 persoane.

S.C. SOCERAM S.A., fabrică de produse ceramice situată în partea de nord a localităţii în prezent nu funcţionează.

Fabrice de prelucrare a cânepei S.C. CANABIS S.A. şi-a încetat activitatea. Suprafeţele de teren libere şi construite, neîntrebuinţate azi oferă posibilitatea dezvoltării altor activităţi economice pe amplasamentul respectiv.

Activităţile în domeniul construcţiilor din oraşul Jimbolia, sunt reprezentate de următoarele unităţi private: S.C. JIMCONSTRUCT S.R.L., S.C. OSTERLING MESAROSZ S.R.L., S.C. MONEY S.R.L. şi S.C. SARDENI SANTA MARIA S.R.L.. În acest domeniu activează cca. 85 angajaţi.

Se constată o activitate slabă în domeniul industrializării laptelui, a cărnii, a lânii şi a altor produse agricole.

Declinul industrial din ultimii ani a contribuit la disponibilizarea forţei de muncă, subutilizarea capacităţilor de producţie, închiderea capacităţilor de producţie, (S.C. CANABIS S.A., S.C. SOCERAM S.A.) şi scăderea varietăţii ramurilor industriale.

În viitor este necesară privatizarea şi restructurarea capacităţilor de producţie, eficientizarea agenţilor economici prin măsuri de modernizare, retehnologizare sau reprofilare a producţiei precum şi implementarea unor activităţi economice noi ce vor ocupa forţa de muncă disponibilă.

În următorii ani o dezvoltare a agriculturii ar putea contribui la dezvoltarea industriei agroalimentare. Înfiinţarea zonei libere în oraşul Jimbolia, modernizarea căilor de comunicaţie şi intensificarea traficului internaţional pe DN 59 A vor putea contribui la relansarea economică a zonei şi implicit la dezvoltarea şi diversificarea activităţilor industriale şi de depozitare.

2.2.2. ACTIVITĂŢI AGRICOLE

Conform datelor privitoare la fondul funciar oferite de O.C.A.O.T.A., suprafaţa agricolă de pe teritoriul administrativ al oraşului Jimbolia este de 9735,21 ha (extravilan şi intravilan), reprezentând cca. 90 % din suprafaţa totală. Din totalul suprafeţei agricole, 92 % este ocupată de ternul arabil. Păşunea comunală existentă în extravilan şi intravilan totalizează 366,35 ha.

Tipul de sol cel mai frecvent întâlnit este cernoziomul, iar cea mai mare parte a teritoriului agricol are clasa I de calitate, în partea de nord şi nord-vest a oraşului şi preponderent calitatea a III – a în partea de sud, sud-est a localităţii.

Societăţile agricole cu capital preponderent de stat sunt:

- S.C. JIMTIM S.A.
  - producţia vegetală şi animală (cca. 150 bovine) deţine o suprafaţă agricolă de 5518,75 ha, din care 5164,33 ha teren arabil.
  - are un număr de 172 angajaţi din care 16 navetişti.
  - dispune de o formă de mecanizare, o formă de chimizare şi o formă seminceră.
- S.C. COMSUIN-BEREGSĂU
  - producţia animală (suine)
  - deţine 14,77 ha teren agricol
  - constituie un factor poluant, eliminând o parte din dejecţiile animale în canalele de descărcare din preajma fermei CLARII VII.

Exploataţiile agricole din sectorul privat sunt următoarele:

- societăţi comerciale agricole cu capital privat (conform legii nr. 31/1990):
  - S.C. JIMGERMIS
    - producţie vegetală şi sector mecanic;
    - număr angajaţi cca. 10 persoane;
    - suprafaţă arabilă: 231 ha;
  - S.C. BRIMEX PRODUCT:
    - fermă vegetală;
    - dispune de o suprafaţă arabilă de 347 ha
    - prestări servicii în agricultură;
- societăţi agricole private (conform legii 36/1991):
  - S.C. CERES
    - prestări servicii în agricultură în asociere cu S.C. BRIMEX PRODUCT;
    - dispune de o suprafaţă arabilă de 300 ha.
- asociaţia agricolă familială şi 1698 exploataţii individuale:
  - dispune de o suprafaţă arabilă de 2380 ha, din care suprafaţa arabilă este de 2367 ha.

Servicii de mecanizare în agricultură sunt oferite de societăţile: filiala Agromec Cărpiniş, S.C. JIMGERMIS şi S.C. SCHWEITZER HOFF HATFELD.

Este de semnalat insuficienţa suprafeţei de păşune comunală. Navetiştii care se deplasează pentru munca din agricultură spre fermele din Jimbolia vin dinspre Timişoara, Cărpiniş, Lenauheim, Checea, Şandra, Lovrin, Comloşu Mare, Comloşu Mic.

În ultimii ani s-a înregistrat o situaţie de declin în domeniul agriculturii, provocată în special de tranziţia de la sistemul exatist la cel privat. Potenţialul economic, tehnic şi financiar redus al producătorilor a contribuit la această criză. La aceasta se adaugă situaţia neclară încă a proprietăţii asupra terenurilor (S.C. JIMTIM S.A., S.C. COMTIM S.A., etc.).

2.2.3. TRANSPORTURI

Oraşul Jimbolia este deservit de gara CF situată în partea de nord a localităţii, la km 572 al liniei Bucureşti – Timişoara – Jimbolia – Kikinda.

SNCFR asigură transportul de călători şi de mărfuri.

La gara Jimbolia s-au înregistrat cca. 20.000 călători ocazionali / lună şi cca. 110 navetişti / lună.

Oraşul Jimbolia nu dispune de transport local în comun.

2.2.4. TURISM

Hotelul existent în localitatea Jimbolia în prezent nu funcţionează datorită unor probleme juridice neclarificate. Hotelul are o capacitate de 80 locuri.

Principalele obiective turistice ale oraşului sunt următoarele:

- monumente de arhitectură: Casa Csckonics – sec. XVIII (sediul Primăriei), casă şvăbească sec. XIX (str. Diel nr. 4)
- monumente de artă plastică şi cu valoare memorială: Statuia Sf. Florian – patronul pompierilor şi protectorul celor ce lucrează cu focul (meşteşugari, ceramişti), ridicată în 1866 în centrul oraşului; bustul Doctorului Karl Diel (1940);
- alte obiective: zona centrală a oraşului Jimbolia, zonă cu valori arhitecturale şi ambientale deosebite; muzeul Ştefan Iager în care se găsesc câteva din creaţiile de valoare ale acestui pictor; muzeul Formaţiei Civile a Pompierilor; monumentul eroilor căzuţi în Revoluţia din decembrie 1989; ştrandul termal; în parcul central se află un stejar comun (Quercus Robur) – ultima mărturie a unei păduri seculare de stejari.

Serviciile în domeniul turismului sunt oferite de filiala firmei de turism S.C. CARDINAL şi de firma S.C. SARDENI SANTA MARIA S.R.L. care oferă servicii de transport persoane.

2.2.5. ALTE UNITĂŢI DIN DOMENIUL SERVICIILOR

Unităţi de comerţ şi alimentaţie publică

Oraşul Jimbolia, oraş de tranzit, situat pe drumul naţional DN59A ce leagă Timişoara de punctul de trecere a frontierei către Iugoslavia, a beneficiat în ultimii ani de condiţii propice pentru dezvoltarea activităţilor comerciale şi de alimentaţie publică.

Iniţiativa particulară s-a manifestat începând din 1990 atât prin utilizarea spaţiilor comerciale existente cât şi pentru transformarea unor spaţii din fondul de locuit în spaţii comerciale şi de asemenea prin implantarea de chioşcuri în spaţiile publice, care contribuie la o depreciere a aspectului arhitectural - urbanistic al acestora. Este necesar să existe un control riguros din partea administraţiei publice locale privind amplasarea şi plastica arhitecturală a acestor chioşcuri, care trebuie să constituie cel mult o perioadă de tranziţie în această activitate.

Cele mai importante unităţi de comerţ şi alimentaţie publică sunt concentrate pe bulevardul Republicii.

Activităţile financiar bancare au cunoscut şi ele o amploare deosebită în ultimii ani. Ele sunt reprezentate prin următoarele unităţi: filiale ale B.C.R., Banca Ţiriac, Bankoop, Banca Agricolă, ASIROM, UNITA, ASIT, Trezorerie, Loto.

Unităţi prestatoare de servicii.

Unităţile prestatoare de servicii care s-au dezvoltat în oraşul Jimbolia sunt: SC CHINGA SRL (prestări în domeniul instalaţiilor sanitare), SC SARDENI SANTA MARIA(tâmplărie, construcţii, transport), SC LINTA MED SRL (transport marfă,

persoane), SC RAKOTZI SRL (servicii imobiliare), SC CAN-LEO SRL (întreprindere de morărit), SC ZIGO SRL (întreprindere de morărit), SC CABOR (ambalaje), SC MODRA SRL (ambalare produse agro-industriale).

Unitatea prestatoare de servicii care oferă cele mai multe locuri de muncă este Cooperativa Viitorul, cu secţiile de bobinaj (398 angajaţi), confecţii, tâmplărie, cizmărie, coafură, frizerie, cosmetică, prefabricate. Unitatea are 535 angajaţi.

În domeniul prestărilor de servicii activează cca. 280 angajaţi.

Se apreciază că odată cu înfiinţarea "zonei libere" în oraşul Jimbolia şi intensificarea traficului internaţional, dotările comerciale, de alimentaţie publică şi prestărilor de servicii se vor amplifica şi diversifica.

Învăţământ

Învăţământul preşcolar cuprinde 400 de copii înscrişi în următoarele unităţi:

- Grădiniţa cu program prelungit nr. 1: 110 copii;
- Grădiniţa cu program normal nr. 1: 100 copii;
- Grădiniţa cu program normal nr. 2: 125 copii;
- Grădiniţa cu program normal nr. 3: 15 copii;

Numărul personalului angajat este de 30 de persoane, din care 19 persoane sunt cadre didactice.

Învăţământul primar şi gimnazial se desfăşoară în următoarele unităţi:

- Şcoala Generală Nr. 1. Clasele I – VIII: - 126 elevi secţia română;
  - 29 elevi secţia germană;
  - 44 elevi secţia maghiară;
- Şcoala Generală Nr. 2. Clasele I – IV: - 140 elevi;
- Şcoala Generală Nr. 3 Clarii Vii. Clasele I – IV: - 40 elevi;

Numărul total de elevi este 1516 copii.

Personalul ce deserveşte învăţământul primar şi gimnazial este compus din 111 persoane, din care 87 persoane sunt cadre didactice.

Învăţământul liceal, postliceal şi profesional este reprezentat de următoarele unităţi:

- Grup Şcolar Industrial
  - învăţământ general cu profil de electrotehnică, filologie, matematică-fizică;
  - învăţământ profesional;
  - învăţământ postliceal cu profil de contabilitate – finanţe;
  - 55 de angajaţi, din care 40 de cadre didactice.
  - 310 elevi înscrişi la cursuri de zi şi 170 elevi la cursul seral în învăţământul liceal;
  - 190 elevi în învăţământ profesional;
- Grup Şcolar Agricol
  - şcoală profesională cu profil agricol şi tehnic cuprinzând 120 elevi;
  - învăţământul liceal seral cu 70 elevi înscrişi
  - dispune de internat şi cantină;
  - 30 de angajaţi din care 15 cadre didactice

Dotările de învăţământ ale oraşului cuprind şi Clubul Elevilor şi Clubul Sportiv.

Cultura.

Oraşul Jimbolia dispune de o casă de cultură cu o capacitate de 400 locuri, un cinematograf în stare rea cu o capacitate de 500 locuri, o bibliotecă orăşenească ce conţine cca. 45.000 de volume şi o bibliotecă pentru copii.

Activitatea muzeistică este reprezentată prin casa memorială Ştefan Jager, amenajată în imobilul din strada T. Vladimirescu nr. 102 şi muzeul Pompierilor situat pe str. L. Rebreanu.

Clubul elevilor se află pe strada T. Vladimirescu nr. 94.

Printre instituţiile de cultură şi informare se numără şi redacţia ziarului local "Observatorul Jimbolia".

Sănătate, asistenţă socială.

Spitalul "Dr. Karl Diel" din Jimbolia are capacitate de 255 de paturi, din care 50 paturi sunt în dotarea secţiei TBC.

Spitalul dispune de următoarele secţii: medicină internă, chirurgie, pediatrie, obstetrică şi ginecologie, boli infecţioase şi TBC. Spitalul deţine un laborator de analize medicale şi radiologie.

Reţeaua dotărilor de sănătate a oraşului Jimbolia cuprinde şi Centrul Medical de Specialitate (Policlinica), Dispensar medical urban – adulţi, Dispensar medical urban – pediatrie, precum şi dispensare medicale rurale în comunele: Cărpiniş, Cenei, Uivar, Comloşu Mare şi Lenauheim. În unităţile din oraşul Jimbolia activează 84 de persoane salariate, din care 18 sunt navetişti venind în special din Timişoara.

Dispensarele medicale de întreprindere din oraşul Jimbolia au suferit următoarele modificări: Dispensarele S.C. SOCERAM S.A., S.C. VENUS S.A., RAGO Jimbolia au fost desfiinţate în 1996. Prin comasare s-a înfiinţat Dispensarul medical de întreprindere S.C. PANTERA Jimbolia.

Unităţile sanitare din domeniul privat înregistrate la Direcţia Sanitară sunt următoarele: COSMODENT S.R.L. (stomatologie), OFTALDENT S.R.L. (stomatologie şi oftalmologie), QUENTZ S.R.L. (stomatologie), MOLDI STOMA S.R.L. (stomatologie). În afară de farmacia Spitalului, în Jimbolia există 2 farmacii particulare.

Jimbolia dispune de două creşe cu o capacitate totală de 150 de paturi: creşa întreprinderii S.C. VENUS S.A. şi creşa JIMTIM CLARII VII.

În oraşul Jimbolia există un oficiu al forţei de muncă.

Căminul de bătrâni are o capacitate de cca. 90 locuri.

Inspectoratul de Sănătate şi Medicină Preventivă funcţionează într-o clădire situată pe B-dul Republicii.

Administraţie

Primăria oraşului are sediul pe B-dul Republicii în clădirea fostului palat Csekonics, aflată în stare bună. Circumscripţia financiară se află pe B-dul Republicii într-o clădire veche aflată în stare bună. Sediul Poliţiei este o clădire relativ nouă P+1 în stare bună, situată tot pe B-dul Republicii.

Sediul Forumului German este situat pe acelaşi bulevard la numărul 75 într-o clădire în stare bună.

Instituţii financiar – bancare

Jimbolia dispune de un număr însemnat de filiale ale unor bănci şi societăţi de asigurări, cum ar fi: Banca de Credit, Banca Comercială Română, Banca Ion Ţiriac, Banca Agricolă, Bankoop, ASIROM, ASIT, UNITA, CEC şi Loto-prono.

Sport

Dotările sportive existente în Jimbolia sunt următoarele:
- două terenuri de fotbal situate în partea de nord a oraşului, cu o suprafaţă de 2,9 ha.
- teren de sport situat în apropierea parcului din centrul oraşului.
- ştrand în suprafaţă de cca. 3,5 ha situat în partea de sud a oraşului, lângă spitalul orăşenesc.

2.2.6. LOCURI DE MUNCĂ.

Oraşul Jimbolia dispune de un număr de cca. 2770 locuri de muncă. Structura acestora pe cele trei sectoare de activitate este următoarea:

Total		Sector primar		Sector secundar		Sector terţiar	
nr.	%	nr.	%	nr.	%	nr.	%
2770	100	290	10,5	855	31,0	1625	58,5

O însemnată parte a locurilor de muncă din sectorul secundar sunt distribuite în partea de nord a localităţii, în zona industrială la unităţi ca : SC PANTERA SA, SC VENUS SA, SC COMPROTEIN SA, totalizând cca. 630 locuri de muncă. Această zonă este situată la o distanţă apreciabilă faţă de majoritatea zonelor de locuit.

Cele mai multe locuri de muncă din sectorul terţiar (administraţie, învăţământ, comerţ, servicii) sunt dispersate în teritoriul localităţii.

Fermele agro-zootehnice ale SC JIMTIM SA şi SC COMSUIN-BEREGSĂU, care deţin 200 locuri de muncă sunt situate în extravilanul actual la localităţi, la o distanţă de km de aceasta. O parte din activii angajaţi în aceste unităţi locuiesc în zona de locuit de la Clarii Vii, ceilalţi făcând naveta zilnic dinspre Jimbolia.

Un număr de cca. 130 de angajaţi în activităţile Jimboliei au domiciliul în alte localităţi şi se deplasează zilnic pentru muncă.

2.3. POPULAŢIE-ELEMENTE DEMOGRAFICE SI SOCIALE.

2.3.1.NUMĂRUL ŞI EVOLUŢIA POPULAŢIEI

Evoluţia numerică a populaţiei oraşului Jimbolia din ultimele decenii reflectă efectele schimbărilor structurale din viaţa politico-economică:

ANUL	POPULAŢIA STABILA
*1966	13608 locuitori
*1977	14666 locuitori
1985	14097 locuitori
1990	14435 locuitori
*1992	11830 locuitori
1993	11884 locuitori
1994	11580 locuitori
1995	11400 locuitori
1996	11309 locuitori
1997	11059 locuitori
1998	10615 locuitori

* - ani de recensământ

Oraşul Jimbolia a cunoscut un proces de dinamizare demografic în perioada 1966-1977, după care s-a instalat o stare de declin continuu foarte accentuat în perioada 1985-1992. starea de dinamism demografic din prima perioadă a fost susţinută de migraţia forţei de muncă din zonele mai slab dezvoltate ale judeţului sau chiar din afara lui, spre oraşul Jimbolia.

Declinul perioadei 1985-1992 a fost determinat în special de emigrarea populaţiei de naţionalitate germană şi maghiară precum şi de o scădere a indicelui de natalitate. După 1992 populaţia stabilă a oraşului este într-o scădere lentă, la 1 ianuarie 1997 înregistrându-se 11059 locuitori.

Rata creşterii anuale a populaţiei a variat în ultimii ani între +9,5‰ (1994) şi –4,6‰ (1996). Rata medie anuală este de + 9,2‰.

Populaţia legală înregistrată la Direcţia de Statistică a scăzut de la 11846 locuitori în 1992 la 11784 locuitori în 1 ianuarie 1997. Componenţa pe naţionalităţi a populaţiei la Recensământul din 1992 era: 66,6 % români, 9,4 % germani, 16,6% maghiari, 5,8% ţigani, 0,5 % sârbi şi 1,1% alte naţionalităţi.

2.3.2. MIŞCAREA NATURALĂ ŞI MIGRATOARE A POPULAŢIEI.

	1992	1993	1994	1995	1996
Spor natural	-5	-17	6	15	-3
Spor migratoriu	119	+61	13	-26	-51
Spor total	114	+44	19	-11	-54
Rata creşterii anuale	+9,5	+3,7	1,6	-1	-4,6

Din analiza acestor valori se constată că media sporului natural din ultimii ani (1992-1996) are o valoare negativă (-0,8/an) Sporul migratoriu din aceeaşi perioadă prezintă tot valori pozitive (+232,2/an). Media sporului total este tot pozitivă (22,4 persoane / an. Se semnalează fenomenul de stabilire cu domiciliul în localitate a unui

număr important de persoane proveniţi din alte judeţe mai slab dezvoltate ale ţării. Din anul 1995 până în anul 1998 populaţia oraşului a înregistrat o scădere.

Soldul schimbărilor de domiciliu este prezentat în tabelul următor:

Anul	Sosiţi	Plecaţi	Soldul schimbărilor de domiciliu
1992	329	210	119
1993	+248	187	61
1994	216	203	13
1995	227	253	-26
1996	180	231	-51

2.3.3. RESURSELE DE MUNCĂ ŞI POSIBILITĂŢILE DE OCUPARE A ACESTORA.

Structura populaţiei pe grupe mari de vârstă înregistrată la Recensământul din 1992, este următoarea:

Grupe de vârstă	Total		Bărbaţi		Femei	
	nr.	%	nr.	%	nr.	%
0-18 ani	3852	32,5	1961	16,5	1891	16
M:19 - 62 ani F:19 - 57 ani	6372	53,8	3286	27,7	3086	26,1
M: peste 63 ani F: peste 58 ani	1606	13,7	488	4,3	1118	9,4
Total	11830	100	5735	48,5	6095	51,5

Grupa de vârstă aptă de muncă a oraşului are 6370 de locuitori; reprezentând cca. 53% din totalul populaţiei. Se apreciază un procent de 10% care nu poate activa din diverse motive (pensionari de boală, studenţi, handicapaţi, militari în termen). Rezultă un efectiv de 6300 de persoane apte de muncă.

În activitatea localităţii sunt angajate 2770 de persoane, din care, 2640 de persoane sunt localnice, restul de 130 persoane fiind navetişti ce se deplasează pentru muncă zilnică spre oraşul Jimbolia, venind din comunele învecinate (Comloşu Mare. Grabaţ, Lenauheim, Cărpiniş) şi din Timişoara. Un număr de cca 25 persoane pleacă pentru muncă în alte localităţi. Numărul total al populaţiei salariale ocupate este de 2665 locuitori, reprezentând 42% din populaţia aptă de muncă a localităţii.

Numărul de persoane care beneficiază de protecţia socială înregistraţi de Oficiul Forţei de Muncă-Timiş la 01.05.1998 este de 385 de persoane, din care 183 beneficiază de ajutor de şomaj, 39 persoane beneficiază de ajutor de integrare profesională şi 163 de persoane beneficiază de alocaţie de sprijin. Dintre şomeri, 180 de persoane sunt muncitori, 204 au studii medii şi 1 are studii superioare. Situaţia şomerilor pe sexe este următoarea: 226 bărbaţi şi 159 femei,

În afară de aceste persoane, un număr de cca. 800 de locuitori sunt înregistraţi la Primăria oraşului pentru ajutor social. Apreciind că în afară de salariaţi în agricultură activează cca .1000 de persoane nesalariate (pe terenuri private) considerăm că populaţia

ocupată este de 3665 locuitori. Resursele de muncă se cifrează deci la 2635 de locuitori. Se constată deci că populaţia aptă de muncă este numeroasă, impunând crearea cadrului economic şi social pentru stabilizarea ei în cadrul oraşului.

STRUCTURA SALARIAŢILOR PE RAMURILE ECONOMIEI

Ramurile economiei	**TOTAL**	**%**	**Navetişti**
Agricultură	290	10,5	20
Industrie, construcţii	855	31,0	10
Învăţământ	230	8,0	21
Sănătate, asistenţă socială	135	5,0	23
Cultură, culte	12	0,5	-
Comerţ, servicii	1128	41,0	51
Administraţie	120	4,0	5
TOTAL	2770	100	130

Din totalul locurilor de muncă , 10,5% sunt ocupate cu angajaţi în sectorul primar, 31% în sectorul secundar şi 58% în sectorul terţiar.

2.3.4. RELAŢIA LOCALITĂŢII CU ZONA DE INFLUENŢĂ

Zona de influenţă a oraşului Jimbolia cuprinde comunele învecinate: Comloşu Mare, Lenauheim, Cărpiniş,. Oraşul reprezintă un pol de atracţie al forţei de muncă faţă de comunele mai sus menţionate, deşi fenomenul navetismului s-a diminuat în ultimii ani. Activii navetişti lucrează în industrie, agricultură şi servicii.

2.3.5. ASIGURAREA CU LOCUINŢE A POPULAŢIEI.

Potrivit datelor statistice, numărul de locuinţe din oraşul Jimbolia la Recensământul din 1992 era de 40600 locuinţe având un număr de 10062 camere şi o suprafaţă locuibilă totală de 175223 mp.

Indicatorii reprezentând condiţiile concrete de locuit la recensământ sunt următorii:

- suprafaţa locuibilă medie / locuinţă : 43,2 mp
- suprafaţa locuibilă medie / persoană : 15,0 mp
- număr persoane / locuinţă : 2,9 mp
- număr persoane / cameră : 1,2 mp

Majoritatea clădirilor de locuit (cca. 80%) se află în stare mediocră.

Situaţia fondului de locuit în funcţie de timpul de proprietate la 1 dec, 1997 este următoarea:

	Locuinţe	Camere
❖ Proprietate publică	1035	2034
❖ Proprietate privată	3004	8041
❖ TOTAL	4063	10125

La Primăria Jimbolia s-au înregistrat cca. 500 de cereri de locuințe din partea populației.

2.4. CIRCULAȚIE ȘI TRANSPORTURI

2.4.1. CIRCULAȚIA RUTIERĂ

a) Caracteristicile tramei stradale existente și aspecte critice ale circulației majore

Structura generală a rețelei stradale majore a orașului Jimbolia are un caracter de tip rectangular. În prezent legăturile rutiere pe direcția nord-sud sunt asigurate prin cele 3 pasaje de trecere la nivel peste linia de cale ferată.

Structura și starea tehnică a rețelei stradale este de tip rectangular fiind alcătuită din:

- 37,31% îmbrăcăminți din asfalt, beton;
- 15,39 % îmbrăcăminți din pavaje (pavele) și pavaje din piatră brută.
- 32,57 % îmbrăcăminte din macadam;
- 14,73 % străzi de pământ;

Analizând modul de alcătuire al sistemelor rutiere folosite în rețeaua stradală constatăm că îmbrăcămințile asfaltice au fost aplicate pe sisteme de fundații diferite ca:

- fundații rigide din beton;
- fundații elastice din piatră spartă, nisip, balast.
- îmbrăcăminți vechi din pavaje de pavele sau piatră brută ramforsate cu îmbrăcăminți asfaltice.

Creșterea intensității traficului rutier și în special al traficului greu, creșterea apreciabilă în tonaj pe osie și roată au provocat deformații mari în sistemele rutiere care în majoritatea cazurilor, au dus la degradarea îmbrăcăminților asfaltice, datorate fundațiilor necorespunzătoare.

b) Elemente de trafic pe categorii de deplasări

La stabilirea rețelei stradale ce s-a studiat, s-au avut în vedere pe lângă arterele colectoare ce alcătuiesc trama majoră și o serie de străzi cu rol de distribuție a circulației. Elementele introduse în calcul pentru obținerea informațiilor de trafic sunt:

- lungimea sectorului de stradă – tipul și starea îmbrăcămintii rutiere;
- numărul benzilor de circulație și lățimea lor;
- gradul de ocupare cu autovehicule staționate în carosabil;
- modul de reglementare al priorității în intersecții;

Factorii care determină numărul deplasărilor de autovehicule între două zone ale orașului se exprimă cantitativ prin anumiți parametrii socio-economici.

Ținând seama de natura și scopul principalelor deplasări de pe raza orașului au fost considerați semnificativi următorii parametrii socio-economici:

- numărul vehiculelor de călători (exprimat în vehicule etalon V_t)
- populația totală – populația activă;
- numărul locurilor de muncă;
- suprafața spațiilor comerciale și de depozitare.

Din cauza varietăţii tipurilor de vehicule aflate în circulaţie, pentru o exprimare unitară a valorilor de trafic, toate tipurile de vehicule se transformă în unităţi de vehicule etalon (V_t) prin înmulţirea cu coeficienţii de echivalare specifici.

Calculul fluxurilor de trafic s-a făcut cu un model de repartizare evaluat care afectează iterativ graficul reţelei stradale cu tranşe din matricea de trafic, iar calculul iterativ al rezistenţelor în graf s-a făcut cu o funcţie care pe lângă caracteristicile fizice ale sectoarelor de străzi şi a modului de reglementare a priorităţilor în intersecţii are ca parametru şi valorile fluxurilor de trafic calculate în iteraţiile anterioare.

Pentru oraşul Jimbolia, traficul de tranzit are valori semnificative în special pe DN 59 A spre frontiera cu Iugoslavia.

Din totalul deplasărilor, traficul interior are ponderea cea mai mare – 70 %, cel de penetraţie reprezintă 25 %, iar traficul de tranzit reprezintă 5%.

Debitul orar de calcul a fost determinat în conformitate cu prevederile din STAS 7348 – 86 astfel:

- pentru drumurile naţionale (DN 59 A şi DN 59 C) – 12 % din fluxul M.Z.A.;
- pentru drumul judeţean DJ 594 – 18 % din fluxul M.Z.A.;

M.Z.A. – reprezintă traficul mediu anual – zilnic pe 24 ore.

Deşi ponderea traficului de tranzit nu este foarte mare (aprox. 5 % din total trafic) anumite relaţii de tranzit au valori semnificative şi afectează în bună măsură o parte a străzilor oraşului.

- Pe traseul Timişoara-Jimbolia circulă în jur de 5000 V_t/ 16 h;
- Pe traseul Jimbolia-Comloşu Mare circulă în jur de 500 V_t/ 16 h;
- Pe traseul Jimbolia-Grabaţ circulă în jur de 500 V_t/ 16 h;
- Pe traseul Jimbolia-frontiera Iugoslavia circulă în jur de 200-300 V_t/ 16 h;

Pentru evidenţierea sectoarelor din reţeaua stradală pe care se înregistrează depăşiri ale capacităţii de circulaţie s-a făcut o analiză a traficului actual sub următoarele aspecte:

- comparaţia între fluxurile şi capacitatea de circulaţie a străzilor.
- nivelul fluxurilor ce apar în intersecţii faţă de modul de amenajare şi semnalizare a acestora.

Aceste date au reieşit din studiul de circulaţie şi prognoză rutieră pe drumurile judeţului Timiş efectuat de către Veltona S.R.L. şi S.C. IPROTIM S.A. Timişoara din luna mai 1996 (conf. proiect nr. 39117/002).

c. Organizarea transportului în comun în teritoriu

Oraşul Jimbolia reprezintă un important centru de trafic internaţional.

Ponderea principală a traficului în teritoriu este deţinută de transportul prin CFR:

- transportul interurban şi internaţional;
- transportul de marfă;

Se semnalează existenţa curselor de transport interurban de călători (cu autobuze particulare) pe următoarele trasee:

- Jimbolia – Bulgăruş;
- Comloşu Mare – Jimbolia – Timişoara;

Transportul internaţional de călători se realizează cu ajutorul autobuzelor particulare.

Transportul de marfă se realizează între localităţile din teritoriul înconjurător cu care există relaţii de comerţ şi de aprovizionare.

2.4.2. TRANSPORTURI FEROVIARE

Staţia CFR Jimbolia, este situată la km 572 pe linia magistrală BUCUREŞTI – CRAIOVA - TIMIŞOARA – JIMBOLIA.

După anul 1990 relaţiile comerciale cu Iugoslavia s-au dezvoltat, Jimbolia devenind totodată un oraş de tranzit.

Datele statistice pentru activitatea feroviară din anul 1998 furnizate de Staţia CFR Jimbolia se referă la traficul de călători şi la traficul de marfă.

A. Traficul de călători

Cu privire la activitatea de transporturi de călători se constată că:
- numărul de navetişti este de cca. 110/lună;
- numărul de călători ocazionali este de cca. 20.000/lună.

Frecvenţa curselor de persoane este:
- Jimbolia –Timişoara – 6 curse dus-întors/zi;
- Jimbolia – Lovrin – 3 curse dus-întors/zi
- Duminica şi sărbătorile legale pe traseul Jimbolia –Timişoara circulă 4 curse de persoane dus-întors/zi.

La km 566 se află Halta Clarii Vii.

Pentru traficul local de frontieră există două curse dus-întors/zi pe traseul Jimbolia – Kikinda.

B. Traficul de marfă

Operaţia de triere se realizează pe cele 5 linii de circulaţie a mărfurilor.

Numărul şi frecvenţa trenurilor de marfă sunt următoarele:
- 1 tren de marfă / 2 zile pe ruta Timişoara – Jimbolia dus-întors;
- 1 tren de marfă / 4 zile pe ruta Jimbolia – Kikinda dus-întors.

Privitor la volumul mărfurilor transportate statistica prezentată se referă la:
- mărfuri încărcate;
- mărfuri descărcate;

Cantitativ considerându-se:
- pe număr de osii;
- mii tone (numai mărfurile încărcate), specificul mărfurilor (încărcate-descărcate) sunt:
  - cereale (în sezonul de recoltare);
  - sfeclă;
  - lemn;
  - combustibil, carburanţi;
  - materiale de construcţii (ciment, var, ipsos, fier beton);
  - îngrăşăminte chimice.

Dintr-o analiză efectuată s-a constatat că marfa încărcată este mai mică (de exemplu 570 t/lună) faţă de marfa descărcată (762 t/lună situaţie întâlnită în luna martie 1998).

Se apreciază că din total cantitate încărcată doar o mică parte sunt mărfuri containerizate, restul mărfurilor fiind transportate în vrac, ponderea mare având-o transportul de cereale, materiale de construcţii.

2.5. ZONE FUNCŢIONALE

Principala zonă funcţională a oraşului este zona de locuit şi funcţiuni complementare care are în prezent o suprafaţă totală de 328 ha (reprezentând 41,7% din teritoriul intravilan), din care zona centrală şi alte funcţiuni de interes public are 35,5 ha (reprezentând 4,5% din teritoriul intravilan). Zona centrală cuprinzând cele mai multe funcţiuni de interes public, este situată în centrul corpului principal al localităţii. Zona de locuinţe se află aproape în întregime în partea de sud a liniei principale de cale ferată, la nord de aceasta situându-se zona industrială. Relaţia dintre zona de locuit şi cea industrială care concentrează cca. 600 locuri de muncă prezintă disfuncţionalităţi legate de traversarea căii ferate precum şi distanţele mari dintre anumite cartiere de locuit şi unităţile economice, în absenţa unei reţele de transport în comun în localitate. Zonele de producţie agro – industrială totalizează 79,41 ha.

O pondere foarte importantă în cadrul suprafeţei intravilanului o au terenurile neconstruite şi suprafeţele de teren aflate sub ape din partea de nord a oraşului. Terenuri libere în majoritate inundabile sunt dispuse şi de jur împrejurul zonei principale de locuit, de o parte şi de alta a canalului de centură al localităţii.

Două grupări de locuinţe sunt dispuse ca trupuri la o mică distanţă spre est faţă de trupul principal al oraşului.

Zona de locuit şi instituţii publice aferentă fermei S.C. JIMTIM S.A. – CLARII VII se află în extravilanul localităţii, la o distanţă de .....km de aceasta. Această zonă de locuit se află într-un raport de incompatibilitate funcţională cu fermele agrozootehnice ale JIMTIM şi S.C. COMSUIN – Beregsău.

Fabrica de nutreţuri combinate S.C. COMNUTRIN S.A. este amplasată pe un teren ce se află parţial în intravilan, restul fiind în extravilanul localităţii.

BILANŢUL SUPRAFEŢELOR ZONELOR FUNCŢIONALE ÎN TERITORIUL ADMINISTRATIV AL LOCALITĂŢII

ZONE COMPONENTE	HA
Oraşul Jimbolia	782,40
Cartier Negruzzi	1,05
Cartier Rapova	2,65
Total teritoriu intravilan	**786,10**

BILANŢUL SUPRAFEŢELOR ZONELOR FUNCŢIONALE DIN INTRAVILANUL EXISTENT

ZONE FUNCŢIONALE	HA	%
1. Zona centrală şi alte funcţiuni complexe de interes public	35,49	4,5
2. Zona de locuinţe şi funcţiuni complementare	292,35	37,2
3. Zonă unităţi industriale şi agricole din care:	79,41	10,1
- unităţi industriale	51,03	6,5
- unităţi agricole	28,38	3,6
4. Zona de parcuri, recreere şi sport	13,84	1,7
5. Zona de gospodărie comunală	7,81	1,0
6. Zone cu destinaţii speciale şi de echipare teritorială din care:	107,8	13,8
- căi de comunicaţie rutieră	86,24	11,0
- căi ferate	15,27	2,0
- construcţii aferente lucrărilor tehnico-edilitare	1,43	0,2
- zonă cu destinaţie specială	4,86	0,6
7. Alte zone (terenuri neproductive, ape, etc.)	249,40	31,7
TOTAL TERITORIU INTRAVILAN EXISTENT	786,10	100

2.5.2. ASPECTE CARACTERISTICE ALE PRINCIPALELOR ZONE FUNCŢIONALE

A. Zone de locuit

Suprafaţa zonei de locuit este de 292 ha, reprezentând 37% din suprafaţa intravilanuluiu existent.

La recensământul din anul 1992 s-au înregistrat 2.652 de clădiri de locuit în oraşul Jimbolia. Dintre acestea, peste 90% au un regim de înălţime parter. În afară de acestea oraşul dispunea de cca 150 locuinţe P+1, 2 locuinţe P+2, 3 locuinţe P+3 şi 20 locuinţe P+4. Acestea din urmă sunt situate grupat, în partea de nord a localităţii, pe calea Mărăşeşti şi B-dul Republicii şi sunt realizate din panouri mari. În ultimii ani ritmul de construire a clădirilor de locuit a fost destul de lent. S-au realizat cca 15 locuinţe P+1, 3 locuinţe P+2 şi 2 locuinţe parter.

Gradul de confort din zona de locuit este diferit, în funcţie de structura fiecărui cartier: în zona centrală gradul de confort este de cca 19 mp locuibili/locuitor, în cartierul Cito este de 11 mp/locuitor, iar cartierul Ceramica este de cca 10 mp locuibili/locuitor.

Cartierul Clarii Vii se află la o distanţă mare de localitate şi suferă influenţa surselor de poluare reprezentate de zonele agro-zootehnice din preajmă

B. Zona activităţilor economice

Activităţile economice principale ale oraşului se desfăşoară pe platforma Industrială din partea de nord a oraşului şi în zona Clarii Vii (activităţi agrozootehnice). Aceasta din urmă nu este cuprinsă în intravilanul actual al localităţii.

Principalele unităţi au racord la calea ferată.

Prin desfiinţarea unor unităţi industriale din zona de nord, s-au eliberat terenuri construite şi terenuri neconstruite ce pot fi ocupate de investitori pentru alte activităţi economice. Astfel, se poate evita amplasarea de noi unităţi în zona de locuit sau pe terenurile destinate spaţiilor verzi pentru agrement şi sport.

Suprafaţa de teren ocupată cu unităţi agro-industriale reprezintă 10% din suprafaţa intravilanului actual.

C. Zona spaţiilor verzi

Zona spaţiilor verzi amenajate pentru receere, agrement şi sport este foarte restrânsă , în ciuda potenţialului deosebit pe care îl are localitatea în acest domeniu, ea reprezentând un procent de 1,7 % din suprafaţa intravilanului existent.

Terenurile libere, inundabile, degradate, improprii construirii, din zona canalului de centură, precum şi terenurile cu bălţi din zona de nord a localităţii prezintă un potenţial deosebit pentru crearea de zone de agrement.

Parcul aflat în preajma Primăriei este bine organizat şi amenajat dar nu este întreţinut.

Parcul de pe strada Mărăşeşti situat în apropierea ansamblului de locuinţe are 0,9 ha plantate cu diferite specii de pomi. În partea de vest a ştrandului a fost plantată de curând o suprafaţă de teren liber.

Lărgimea mare a prospectului stradal (cca 35 m) a permis crearea de spaţii verzi amenajate, în special cele de pe str. Republicii, unde prospectul stradal se măreşte la 50 m în zona de centru a oraşului. Este necesară amenajarea acestor spaţii verzi pe toate străzile oraşului.

Ştrandul, în suprafaţă de 3,5 ha este amplasat în partea de sud a oraşului, lângă spitalul orăşenesc.

D. Obiective de interes public

Principalele obiective de interes public sunt grupate în zona centrală, în special pe str.Republicii .

Oraşul dispune de o reţea diversificată de dotări, răspunzând cerinţelor populaţiei.

Cartierele Cito şi Futok nu dispun de suficiente instituţii de interes public (şcoli, grădiniţe, etc)

Cartierul de locuinţe Clarii Vii dispune de dotările de învăţământ necesare (şcoală, grădiniţă)

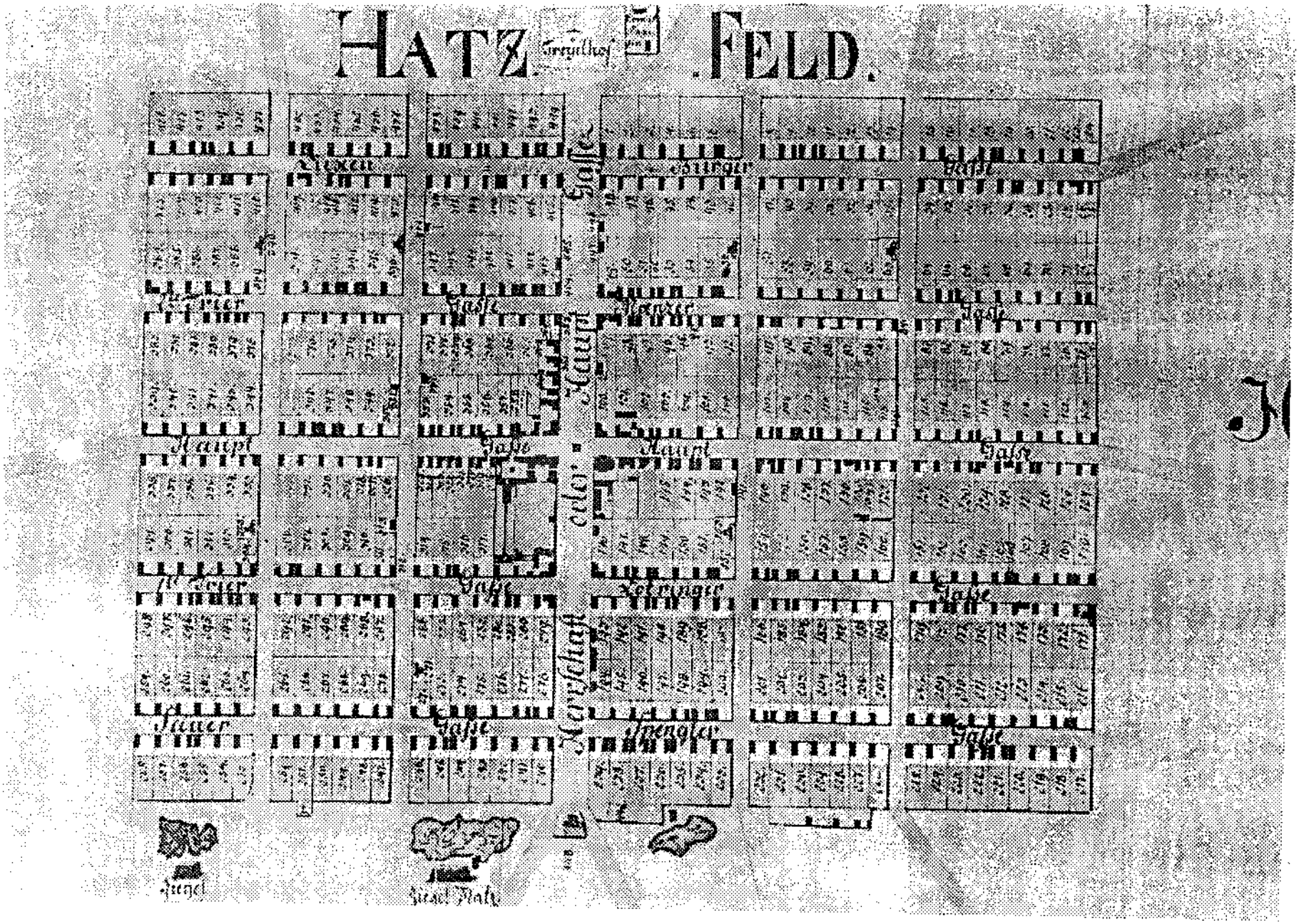
E. Zone cu încărcătură deosebită sub aspectul valorii istorice, culturale şi urbanistic – arhitecturale

• Valoarea urbanistică şi istorică

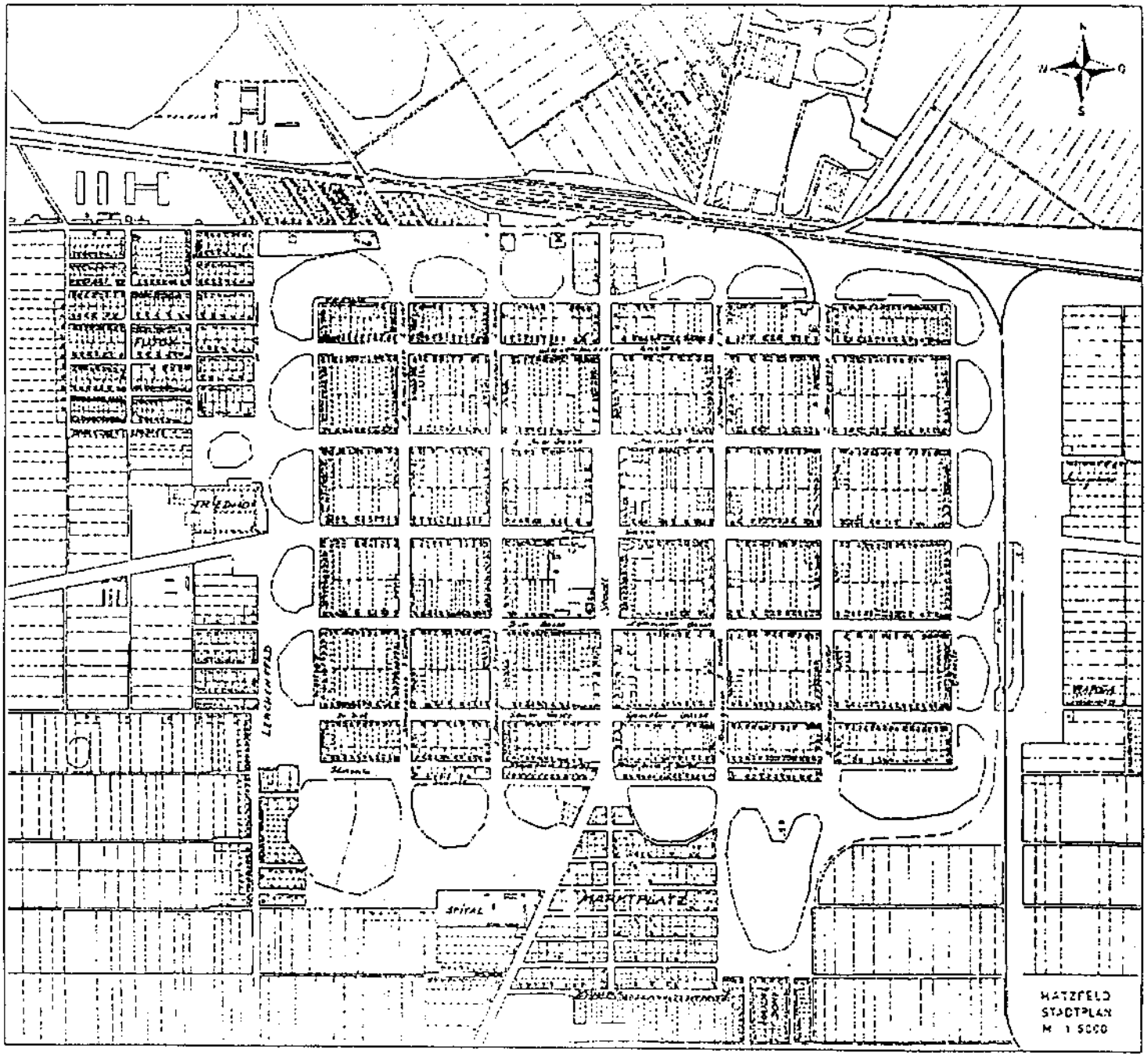
Ca urmare a patentului de colonizare emis de împărăteasa Austriei Maria Tereza, teritoriul actual al Jimboliei este colonizat cu 402 familii care pun bazele localităţii în anul 1766. Localitatea a fost construită pe baza unui plan de urbanism. Planul din anul 1803 (vezi pag.47.) cuprinde nucleul central al localităţii. Planul de dezvoltare este caracteristic localităţilor din Imperiul Austro-Ungar înfiinţate prin colonizare.

Nucleul iniţial, zonă cu funcţiune rezidenţială şi agricolă este structurat conform unor axe de simetrie rectangulare, intersecţia cărora este marcată de amplasarea unui monument (statuia Sf.Florian). În zona acestei intersecţii, pe porţiunea ce cuprinde lărgirea prospectului stradal la cca 60 m, s-a dezvoltat centrul localităţii ce cuprinde : spaţiul sacru (reprezentat prin cele două biserici: catolică şi ortodoxă), spaţiul cultural (sala de spectacole) , castelul Csekonics (actuala Primărie), zona comercială, parcul central.

Zona de locuit este dezvoltată simetric faţă de cele două axe, cu străzi rectangulare, având acelaşi prospect de 35 m lăţime. Pateurile de locuinţe au dimensiuni cuprinse între 240 m x 240 m şi 240 m x 350 m. Datorită funcţiunii agricole aceste pateuri de locuinţe sunt mari, cuprinzând în marea lor majoritate loturi de cca 3.800 mp.



Planul de urbanism al oraşului Jimbolia din anul 1803.



Planul de urbanism al oraşului Jimbolia. Sfârşitul sec. al XIX-lea.

Prospectele stradale sunt largi, permiţând existenţa unor spaţii verzi de-o parte şi de alta a carosabilului.

Nucleul central al localităţii este înconjurat de o centură de terenuri cu exces de umiditate şi un canal ce asigură menţinerea nivelului apelor freatice şi scurgerea apelor pluviale din localitate. Această centură constituie un element urbanistic specific oraşului Jimbolia, şi oferă un potenţial deosebit de dezvoltare a unor spaţii verzi plantate şi amenajate pentru activităţi de agrement şi odihnă.

În anul 1879 se pun bazele coloniei muncitoreşti Futok. Cartierele muncitoreşti sunt dezvoltate pe o structură rectangulară însă cu parcele mult mai mici şi prospecte de străzi mult mai înguste.

Zona industrială s-a dezvoltat în anul 1864 când se construieşte fabrica de ţiglă în partea de nord a oraşului, adiacent căii ferate care o deserveşte.

Elementele valoroase sub aspect urbanistic şi istoric ale oraşului Jimbolia sunt oglindite în caracteristicile nucleului central al localităţii: organizarea rectangulară, cele două axe nord-sud şi est-vest, prospecte largi de străzi, structura zonei centrale cu prospectul supralărgit al străzii principale, amenajarea spaţiului verde de aliniament precum şi centura verde din jurul nucleului central.

• **Valoarea arhitecturală şi istorică**

Clădirile nominalizate pe Lista monumentelor istorice din oraşul Jimbolia sunt: conacul Csckonics (azi sediul Primăriei) şi casa şvăbească de pe strada Diel nr.4.

În afară de aceste clădiri, Jimbolia dispune de o serie de construcţii valoroase, clădiri de interes pentru evoluţia arhitecturii în zonă, marcate de influenţe stilistice ale curentelor dominante în secolele XIX şi XX, construcţii cu valoare ambientală sau ilustrând prototipul casei tradiţionale utilizat de populaţia locală şi de coloniştii germani. Cel mai valoros ansamblu urban se află pe str.Republicii între nr.31 şi 50.

Clădirile de interes arhitectural - ambiental ce conferă specificitatea oraşului şi prezintă calităţi arhitecturale ce justifică protejarea lor, se încadrează în câteva categorii stilistice:

a). Clădiri tradiţionale specifice perioadei de sfârşit de secol XVIII şi sec.XIX, tipice pentru mediul urban şi rural din zona de câmpie a Banatului, caracteristice coloniştilor germani.

Caracteristici: casa cu plan dreptunghiular cu latura scurtă spre stradă, cu prispă pe latura lungă, cu acoperiş în două ape, cu pinion de factură barocizantă spre stradă. Ferestrele dispun de regulă de decoraţii simple în stucatură, cu un motiv solar stilizat în vârful pinionului, sau elemente eclectice de factură clasică. Prispa este realizată fie fără stâlpi, fie pe stâlpi de lemn sau zidărie.

Clădiri valoroase din această categorie:

- Str. Diel nr.9, 12, 26
- Str. Doja nr. 62, 63, 64, 67
- Str. Avram Iancu nr. 28
- Str. Lorena nr. 51, 53, 64, 78
- Str. L.Rebreanu nr.43, 45
- Str. I.Slavici nr. 19. 21, 23, 66
- Calea Timişorii nr. 45, 53, 65
- Str. T.Vladimirescu nr. 21, 126.

b. Clădiri construite sau refăcute în a doua jumătate a sec. al XIX-lea

Caracteristici: Clădiri cu plan dreptunghiular, dar mai ales în formă de "L", având prispa deschisă spre curte. Decoraţiile sunt de factură eclectică (coloane angajate şi pilaştri cu

capitel compozit coronamente de fereastră, frize, ghirlande, ancadramente de inspirație clasică, executate din ceramică, imitând stucatura)

Fațadele sunt în general simetrice cu zona centrală realizată și marcată de un atic dreptunghiular, cu poartă sau o fereastră amplasată în axul de simetrie. Decorația acestor case ar putea fi legată de activitatea în domeniul ceramicii (începând din anul 1864 când se înființează Fabrica de Ceramică), ornamentele prezentând un interes deosebit ca repertoriu formal și calitate a execuției.

Construcțiile de intere din această categorie sunt:

- str. Diel nr. 36
- Str. Gh.Doja nr.28
- Str. Peter Jung nr.1
- Str. Lorena nr.2-4, 1,7,23,24,32
- Str. L.Rebreanu nr. 8, 13, 28, 42
- Str. Republicii nr.2,11
- Str. I.Slavici nr. 32, 53, 77, 79, 95, 100, 128
- Str. Stefan cel mare nr.7
- Calea Timișorii nr.3, 8, 24, 26, 48, 64, 80
- Str. T.Vladimirescu nr. 19, 20,31, 45, 46, 67, 69, 71, 90, 97, 106, 112.

c. Construcții datând de la începutul secolului al XX-lea cu elemente de arhitectură în stil "sezession" ("1900")

Caracteristici: Elementele de arhitectură inspirate din lumea vegetală, cultivarea asimetriei, a cursivității liniei. În câteva cazuri sunt îmbinate elemente ale acestui stil cu motive mai geometrice caracteristice stilului "art-deco".

Aceste clădiri îmbogățesc zestrea arhitecturală a orașului, prin sporirea varietății și a pitorescului fondului construit și ilustrează modul în care a fost receptat stilul "1900" în zonă.

Clădiri de interes din această categorie:

- Str.Diel nr.30, 49
- Str. Lorena nr.56
- Str.Republicii nr. 17, 20, 32 – 34
- Str. I.Slavici nr-54
- Calea Timișorii nr.22, 77
- Str.T.Vladimirescu nr.42, 31
- Str. Rebreanu nr.42.

d. Clădiri unicat și vile construite în perioada interbelică

Aceste clădiri valoroase din punct de vedere al compoziției arhitecturale sau al decorațiilor de fațadă este necesar a fi protejate de posibile modificări ce le-ar putea știrbi unitatea, ținuta arhitecturală și caracterul pitoresc.

Clădiri din această categorie:

- Str. Doja nr. 14
- Str. Vasile Lucaci nr.1 (biserica romano-catolică)
- Str. Republicii nr.7
- Str. Peter Jung nr.10
- Str. Lorena nr.16, 50
- Str. Rebreanu nr.7 și Turnul pompierilor
- Str. Slavici nr.76, 106
- Str.Mărășești nr.41, 39, 56
- Gara și Gara veche

Aspecte critice

Se semnalează câteva cazuri critice în care intervenţiile necontrolate asupra clădirilor valoroase au determinat pierderea valorii arhitecturale (ex.: str.Lorena nr. 64, 67, 77, 78, Str. Avram Iancu nr.15.)

De asemenea, se pot menţiona cazurile în care construcţiile noi sau supraetajările unor construcţii vechi nevaloroase dar situate în zona centrală, zonă cu valoare arhitectural–urbanistică, au contribuit la scăderea valorii ansamblului, deoarece tratarea arhitecturală a acestor construcţii incompatibilă cu caracterul zonei (vezi imaginile de la pag....)

Există clădiri într-o stare avansată de degradare, care în lipsa reparaţiilor şi a refacerii ornamentelor riscă să fie definitiv compromise.

Concluzii:

Este necesară clasificarea zonei cu valoare istorică şi arhitectural-urbanistică şi declararea ei ca "zonă istorică urbană" de interes local cu scopul de a lua toate măsurile necesare pentru protejarea acesteia. De asemenea, este necesară clasificarea unor construcţii valoroase sub aspect arhitectural-ambiental care nu sunt cuprinse în zona istorică urbană şi protejarea acestora.

Este necesară păstrarea centurii verzi a oraşului, plantarea ei şi amenajarea ei pentru activităţi de odihnă şi agrement.

2.6. PROTECŢIA ŞI CONSERVAREA MEDIULUI

Principalele surse de poluare de pe teritoriul oraşului Jimbolia semnalate de Agenţia de Protecţie a Mediului sunt următoarele:

- S.C. COMSUIN – Beregsău de la Clarii Vii
- Staţia de epurare Jimbolia
- Rampa de deşeuri Jimbolia

Dintre acestea, complexul de creştere şi îngrăşare a porcilor de la Clarii Vii al COMSUIN, reprezintă cea mai importantă sursă de poluare a tuturor factorilor de mediu.

În afara acestor surse majore putem semnala:

- S.C. COMNUTRIN
- traficul rutier
- transportul CFR
- ferma zootehnică a S.C. JIMTIM S.A. de la Clarii Vii.

A. Poluarea apei

a. Cea mai importantă sursă de poluare a apelor subterane o reprezintă infiltraţiile din batalurile de stocare a apelor reziduale ale fermei S.C. COMSUIN la Clarii Vii. Apa freatică este poluată (până la H = 30-50 m) cu compuşi organici, compuşi de azot, amoniu, cloruri, hidrogen sulfurat, compuşi de fosfor, fenoli, etc.

b. O altă sursă de poluare este rampa de deşeuri a oraşului. Depozitarea deşeurilor menajere şi industriale într-o rampă de împrumut parţial umplută cu apă provoacă poluarea apelor freatice.

c. O altă sursă de poluare a apelor subterane o reprezintă apele menajere şi latrinele din gospodăriile populaţiei, în absenţa reţelei de canalizare pe majoritatea străzilor oraşului.

C. Poluarea aerului

Sursele de poluare sunt următoarele:

a. O sursă de poluare a aerului o constituie praful din circulaţia rutieră pe străzile şi drumurile care nu sunt cu îmbrăcăminte corespunzătoare.
b. Poluarea cu praf şi cu zgomot provocată de activităţile industriale de la S.C. COMNUTRIN situat în partea de nord a localităţii, în imediata apropiere a zonei de locuit
c. Poluarea olfactivă datorată emisiilor de amoniac şi alţi poluanţi proveniţi de la batalurile de stocare a dejecţiilor din fermele zootehnice S.C. COMSUIN – Beregsău de la Clarii Vii şi S.C. JIMTIM S.A. Poluarea afectează zona de locuit de la Clarii Vii
d. Gazele de eşapament pe drumurile intens circulate: DN 59A şi DN 59C şi pe străzile principale ale oraşului pe care se desfăşoară circulaţia de tranzit (zona centrală a localităţii). Gazele de eşapament poluează aerul cu monoxid de carbon, oxizi de azot şi alte gaze dăunătoare sănătăţii.

C. Poluarea fonică

S-au identificat următoarele surse de poluare:

a. Zgomotul provocat de activităţile industriale de la COMNUTRIN
b. Zgomotul provenit din circulaţia feroviară şi care poluează zona de locuit din partea de nord a localităţii.

D. Poluarea solului

Solul este afectat de batalurile de stocare a dejecţiilor lichide şi de depozitele de nămol din vecinătatea fermelor zootehnice de la Clarii Vii.

Deversarea dejecţiilor provenite de la S.C. COMSUIN în canalele de desecare, a provocat colmatarea canalelor pe o zonă întinsă în jurul fermei.

2.7. ECHIPAREA EDILITARĂ

2.7.2. ALIMENTARE CU APĂ

In prezent localitatea Jimbolia dispune de un sistem centralizat de alimentare compus din :

a) Captare din 9 puţuri forate (foraje) la 250-265 m adâncime.
b) conductă de aducţiune de la foraj la uzina de apă
c) uzina de apă având rezervor de înmagazinare cu V= 1000 mc, instalaţii de aerare-filtrare în două trepte, staţie de pompare treapta II.
d) reţea de distribuţie.

Cele nouă puțuri forate captează stratele freatice între adâncimea de 15o- 25o m . Apa captată se încadrează în limitele STAS 1341 cu excepția conținutului de fier și a concentrației substanțelor organice.

Forajul existent F_1 este nisipat și este scos din funcțiune.

Conducta de aducțiune asigură transportul apei captate de la foraje la uzina de apă.

O ramură a aducțiunii servește patru foraje în sudul uzinei de apă iar a doua ramură servește cele cinci foraje de la nordul uzinei de apă. Aducțiunea este din țeavă de oțel având durata de exploatare depășită.

Uzina de apă executată în 1978 prin instalațiile de dublă aerare – filtrare (capacitate 30 l/sec), are rolul de reținerea fierului din apa captată. Instalațiile de deferizare – demanganizare (dubla aerare- filtrare) nu funcționează de cca. 15 ani.

Rețeaua de distribuție în lungime de 50 km. este amplasată pe toate actualele străzi ale localității. Rețeaua însă are în majoritate dimensiuni mici $1^1/_4$ – 2". Datorită vechimii rețeaua și materialele utilizate au pierderi mari.

In afară de sistemul centralizat al localității unele societăți comerciale au instalații proprii de alimentare cu apă cuprinzând foraj, rezervor, stație de pompare utilizate în special la nevoile tehnologice.

In anul 1997 debitul total de apă era de 2060 mc/zi din care pentru abonații casnici debitul era de 1220 mc/zi.

Numărul abonaților racordați la rețeaua de alimentare este de 3852.

Problemele cu care se confruntă sistemul de alimentare sunt legate de debit și calitate a apei livrate.

Datorită pierderilor din rețea, debitul de apă ajuns la consumatori este insuficient, ajungându-se la livrarea apei în cadrul unui program orar.

Datorită nefuncționării de 15 ani a instalațiilor de aerare – filtrare calitatea apei este necorespunzătoare.

2.7.3. CANALIZARE

Localitatea Jimbolia dispune de un sistem centralizat de colectare și epurare a apelor uzate de tip menajer.

Rețeaua de canalizare deservește în general locuințele din zonele de blocuri Ceramica, Gării, unele instituții publice și unități comerciale și de alimentație publică. Sunt puține locuințe de tip individual racordate la canalizare.

Datorită nivelului relativ plat, pe vatra localității sunt patru stații de pompare (repompare) ape uzate. Două din acestea sunt amplasate în zona stației CFR , una servind zona de locuințe Gării și cealaltă zona Calea Moților.

A treia stație de pompare servește zona spitalului orășenesc.

A patra stație de pompare din strada spre Est, este cea care servește întreaga localitate, ea pompând apă colectată în stația de epurare.

Stația de epurare are o capacitate de 41,7 l/sec. tratare mecanică și biologică.

Debitul de apă uzată epurat în stația de epurare a fost în 1997 de 812 mc/zi, cantitatea de nămol rezultat în procesul de epurare fiind de 9 tone/lună.

Apele pluviale (meteorice) sunt colectate prin șanțuri și rigole și evacuate în șanțul de centură și de acolo în sistemul de desecare din zonă.

2.7.4. ALIMENTAREA CU ENERGIE ELECTRICĂ

Localitatea Jimbolia din punct de vedere al energiei electrice aparține de SC CONEL SA Sucursala de distribuție Timiș.

Alimentarea cu energie electrică a localităţii este rezolvată prin posturile de transformare 20/0,4 KV amplasate în cabină zidită independentă, înglobate în punctele termice existente sau aeriene pe stâlpi.
Actualmente, în oraşul Jimbolia există 40 de posturi de transformare aeriene şi în cabină zidită. Aceste posturi de transformare sunt legate prin linii de 20 KV (aeriene şi în cablu), funcţie de zona de amplasare a posturilor.
Lungimea reţelelor de medie tensiune este de cca. 24 km (aerian) şi 1,1 km (subteran). Posturile de transformare sunt încărcate cca. 80 % din capacitate.

Liniile electrice de joasă tensiune (0,4 kv) în lungime de cca. 28,8 km. satisfac necesităţile energetice actuale.

Iluminatul public pe străzile din localitate este de tip incandescent şi cu becuri cu vapori de mercur sau ioduri metalice.

2.7.5. TELEFONIE ŞI REŢELE CATV ÎN CABLU

Telefonie

Localitatea Jimbolia are actualmente o centrală telefonică automată rotativă având 2000 de linii ocupată cu 100 %. Reţelele telefonice de distribuţie sunt majoritatea aeriene pe stâlpi sau pe faţadele clădirilor.

Centrala telefonică este interconectată în circuitul naţional şi internaţional printr-un cablu cu fibre optice.

Lungimea reţelelor telefonice din localitate este de cca. 23,5 km.

Reţele CATV în cablu

In localitatea Jimbolia SCAnalog SA deţine reţeaua de distribuţie pentru televiziunea în cablu în lungime de cca. 20,0 km. Pe reţeaua de distribuţie se transmit atât emisiunile posturilor terestre precum şi ale posturilor de pe satelit.

2.7.6. ALIMENTAREA CU CĂLDURĂ

In oraşul Jimbolia alimentarea cu energie termică a clădirilor civile şi industriale s-a realizat în mod diferit pe tipuri de construcţii după cum urmează :

A. Clădiri industriale

Clădirile industriale şi parţial cele aparţinând unor firme particulare s-au desprins din fosta cooperaţie, sunt încălzite mare parte centralizat prin centrale termice apă caldă folosind drept combustibil gazele recuperate de sondă, combustibil special de calorifer şi combustibil solid.

Centralele termice mai importante şi care se află în funcţiune sunt:

- Centrala termică la SC Venus care funcţionează cu gaze asociate de sondă din zăcămintele ce aparţin Schelei de Petrol Timişoara din zonă Călacea.
- Centrala termică la SC Pantera S.A. funcţionează pe combustibil lichid.
- Centrala termică ce aparţine Fabricii de Pâine funcţionează cu Combustibil lichid.
- Centrala termică ce aparţine Coop., Viitorul funcţionează cu combustibil lichid, şi alimentează clădirea poştei şi unele spaţii comerciale din zona Liviu Rebreanu.

- Centrala termică "AUTO SERVICE" funcţionează cu combustibil lichid şi este amplasată pe Calea Timişoarei.
- Centrala termică la SC Jimtim SA care funcţionează pe butan.

B. Locuinţe şi dotări

Pentru alimentarea cu energie termică a blocurilor de locuinţe şi dotările aferente acestora sunt în funcţiune următoarele surse de căldură:

- punct geotermal cuplat cu centrală termică de vârf, "zona Gării" care funcţionează cu combustibil lichid şi apă geotermală.
- punct geotermal cuplat cu Centrala termică de vârf, " zona Mărăşeşti" care funcţionează cu combustibil lichid şi apă geotermală.
- punct geotermal cuplat cu centrală termică de vârf "zona Spital orăşenesc " care funcţionează cu combustibil lichid şi apă geotermală.
- centrala termică a "Scolii Generale" la care este racordat şi Liceul, funcţionează cu combustibil lichid.
- centrala termică a "Policlinicii" funcţionează cu combustibil lichid.
- centrala termică a "secţiei SC JIMAPATERM SA" funcţionează cu combustibil lichid şi apă geotermală.

Pe lângă punctele geotermale şi centrale termice existente au mai fost construite şi se află în funcţiune următoarele centrale termice care folosesc combustibil lichid.

- centrala termică a "SC SARDENI SANTA MARIA SRL" de pe str. Republicii nr.37.
- centrala termică a Grupului Scolar Industrial de pe str. Gh. Doja nr. 14 -16.
- centrala termică a Scolii Agricole de pe str. Republicii nr.52.
- centrala termică a Băncii Comerciale de pe str. Republicii nr. 12- 14.
- centrala termică a Băncii Ion Tiriac de pe str. Republicii nr. 69.
- centrala termică a Bisericii Ortodoxe de pe str. Republicii nr.54 .
- centrala termică a SC OIL – AGRI SRL de pe str. Republicii nr.18/A.
- centrala termică a Casei de Cultură de pe str. T. Vladimirescu nr. 88.
- centrala termică din Vama Jimbolia .

Aceste centrale termice deservesc numai consumatorii ce sunt construiţi în incinta respectivă.

O parte din imobilele particulare se încălzesc cu centrale termice proprii sau cu sobe.

La nivelul localităţii, alimentarea cu energie termică este în mare măsură nesatisfăcătoare, atât din punct de vedere al cantităţii de energie termică cât şi al programului de funcţionare.

Această situaţie se datorează următoarelor motive :

- sursele locale de ape geotermale au ajuns la debite şi temperaturi reduse.
- calitatea proastă a combustibilului lichid
- starea tehnică necorespunzătoare a Centralelor termice
- uzura avansată a reţelelor termice
- lipsa fondurilor pentru modernizarea reţelelor şi centralelor termice.

C. Breviar de calcul .

Consumurile de căldură aferente celor 2 zone de blocuri (Gării şi Mărăşăşti) au fost calculate pe baza datelor primite de la beneficiarul acestora (JIM APATERM) şi anume:

- pentru PT şi CT vârf zona "Gării"
  Qînc. + Qmen. = 4.500.000 Kcal/h

- pentru PT şi CT vârf zona "Mărăşeşti"
  Qînc. + Qmen. = 1.200.000 Kcal/h

2.7.7. ALIMENTAREA CU GAZE NATURALE

Oraşul Jimbolia este alimentat parţial cu gaze naturale din conducta de transport gaze asociate de sondă Călacea – Jimbolia printr-un branşament de medie presiune până la staţia de reglare – măsurare amplasată în Calea Moţilor.

Până în anul 1977 singurii consumatori de gaze naturale au fost cei industriali din zona de nord a oraşului.

Prin avizul RA Mediaş nr. 272/4.12.1992 s-a aprobat un debit de gaze naturale de 1412 Nmc/h pentru: 856 apartamente în blocuri , 644 gospodării individuale şi 33 obiective social – culturale.

Conform avizului mai sus menţionat începând din anul 1988 s-au demarat lucrările de "Înfiinţare distribuţie gaze naturale în oraşul Jimbolia".

Până în prezent s-a executat reţeaua de gaze naturale presiune redusă pe străzile: Calea Moţilor, Slavici, Ştefan cel Mare, Semenic, Str.Spre Nord , urmând ca în etapa a II-a să se realizeze extinderea reţelei de gaze naturale pe celelalte străzi.

2.7.8. GOSPODĂRIE COMUNALĂ

Serviciile în domeniul gospodăriei comunale sunt oferite de SC JIM APA-TERM SERV SA. (instalaţii şi reţele de alimentare cu apă, canalizare, alimentare cu energie termică, colectare gunoi menajer) şi SC PEISAJ HOSTA SRL (prestări servicii pentru spaţii verzi)

. Colectarea gunoiului menajer are loc o dată pe săptămână iar acest gunoi se depozitează într-o groapă existentă în intravilanul localităţii, în apropierea întreprinderii SC SOCERAM SA, fără să fie respectate normele sanitare.

Cimitirul este amplasat în partea de vest a localităţii şi dispune de o suprafaţă insuficientă necesităţilor actuale şi de viitor, fiind necesară extinderea pe un teren liber învecinat.

2.8. DISFUNCŢIONALITĂŢI

2.8.1. ASPECTE DE INCOMPATIBILITATE ŞI INCOMODARE DINTRE DIVERSE ZONE FUNCŢIONALE

- Incompatibilitatea dintre zona de locuit Clarii Vii şi fermele zootehnice ale SC COMSUIN Beregsău şi SC JIMTIM SA.

2.8.2.DISFUNCŢIONALITĂŢI ÎN CADRUL ACTIVITĂŢILOR ECONOMICE

- Unităţi economice industriale desfiinţate
- Slaba retehnologizare a unităţilor industriale existente conduce la consumuri mari de energie cu toate consecinţele, precum şi la o productivitate mică a muncii.
- Existenţa unui important fond construit cu funcţiune industrială şi agricolă, neutilizat şi în curs de degradare, în timp ce se manifestă tendinţa concesionării de terenuri libere pentru noi unităţi industriale în zone incompatibile cu această funcţiune (zone de locuit sau în imediata lor apropiere).

2.8.3. PROBLEME SOCIALE REZULTATE DIN PERTURBĂRILE ÎN OCUPAREA FORŢEI DE MUNCĂ EXISTENTE, STRUCTURA NECORESPUNZĂTOARE A LOCURILOR DE MUNCĂ FAŢĂ DE RESURSELE ŞI NEVOILE LOCALITĂŢII

- În urma analizei situaţiei existente se remarcă faptul că gradul de ocupare a forţei de muncă locală este satisfăcător, în raport cu resursele de muncă. Populaţia salariată ocupată reprezintă 42% din populaţia aptă de muncă. Acest fapt a creat importante probleme sociale în oraşul Jimbolia existând 385 de şomeri şi 800 de persoane înregistrate la Primărie pentru ajutor social.
- Migraţia populaţiei de naţionalitate germană, în special în anul 1990, a avut ca rezultat atragerea unor locuitori din zonele defavorizate ale judeţului sau ale ţării, către Jimbolia, preluând gospodăriile părăsite de aceştia şi ocupând o parte din locurile de muncă ocupate iniţial de aceştia. Această populaţie nou venită nu a fost asimilată în sensul sociologic de integrare socială, ceea ce a condus la o scădere calitativă a nivelului vieţii sociale şi culturale, al civilizaţiei şi uneori chiar la probleme sociale grave: creşterea gradului de infracţionalitate.
- O altă problemă o constituie navetismul, un număr de 130 persoane se deplasează pentru muncă zilnic, în special în activităţile calificate din sectorul terţiar (învăţământ, sănătate, etc)

2.8.4. NIVELUL DE POLUARE SAU DE DEGRADARE CONSTATAT

Disfuncţiomalităţile rezultate din analiza critică a situaţiei existente, pentru fiecare factor de mediu în parte sunt următoarele:

♦ **Apa:**

- Poluarea apei freatice din infiltraţiile rezultate din batalurile de stocare a dejecţiilor provenite din fermele zootehnice COMSUN şi JIMTIM, de la Clarii Vii.
- Rampa de deşeuri a oraşului

- Apele menajere provenite din gospodăriile populației

♦ **Aerul**

- Poluarea olfactivă datorată emisiilor de amoniac şi alți poluanți
- proveniți din batalurile de dejecție ale SC COMSUIN de la Clarii Vii. Zona de locuit de la Clarii Vii este intens poluată
- Praful provenit din circulația rutieră pe drumuri şi străzi ce nu sunt dotate cu îmbrăcăminte definitivă.
- Gazele de eşapament pe străzile şi drumurile intens circulate : DN 59A şi DN59C şi străzile principale din zona centrală a localității, pe care se desfăşoară traficul de tranzit.
- Zgomotul provenit din circulația feroviară poluează zona de locuit din nordul localității.

♦ **Solul** - Solul e afectat de dejecțiile şi nămolurile provenite de la SC CONSUIN de la Clarii Vii. Deversarea dejecțiilor în canalele de desecare a condus la colmatarea acestora pe o zonă extinsă în jurul fermei.

2.8.5.NECESITATEA PROTEJĂRII UNOR ZONE CU RESURSE NATURALE VALOROASE SAU REZERVAȚII DE ARHITECTURĂ

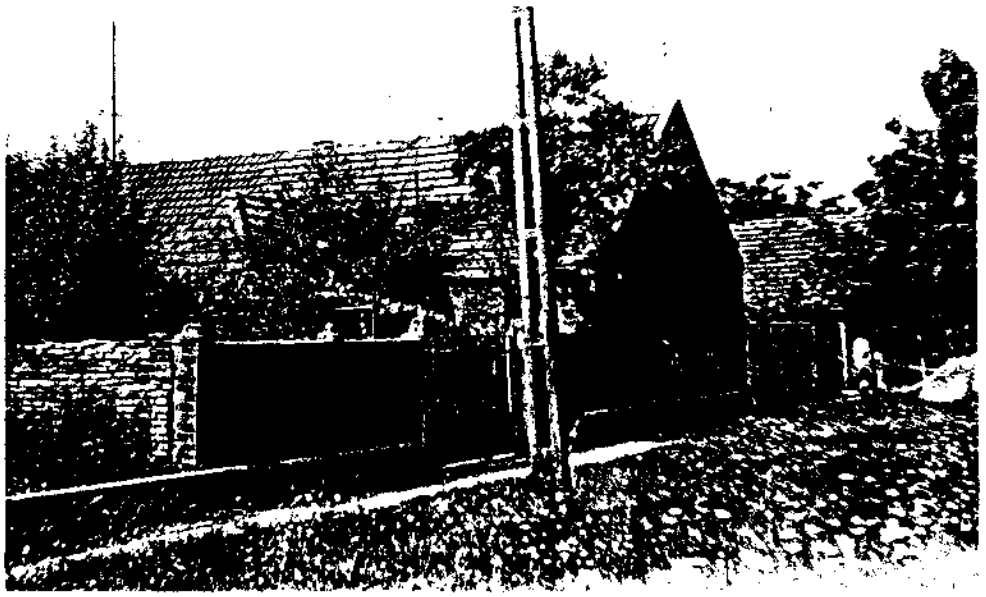
- Zonă cu valoare arhitectural-urbanistică necesar a fi protejată. În ultimii ani a suportat intervenții noi care au alterat calitatea şi coerența ansamblului (vezi pag ...).

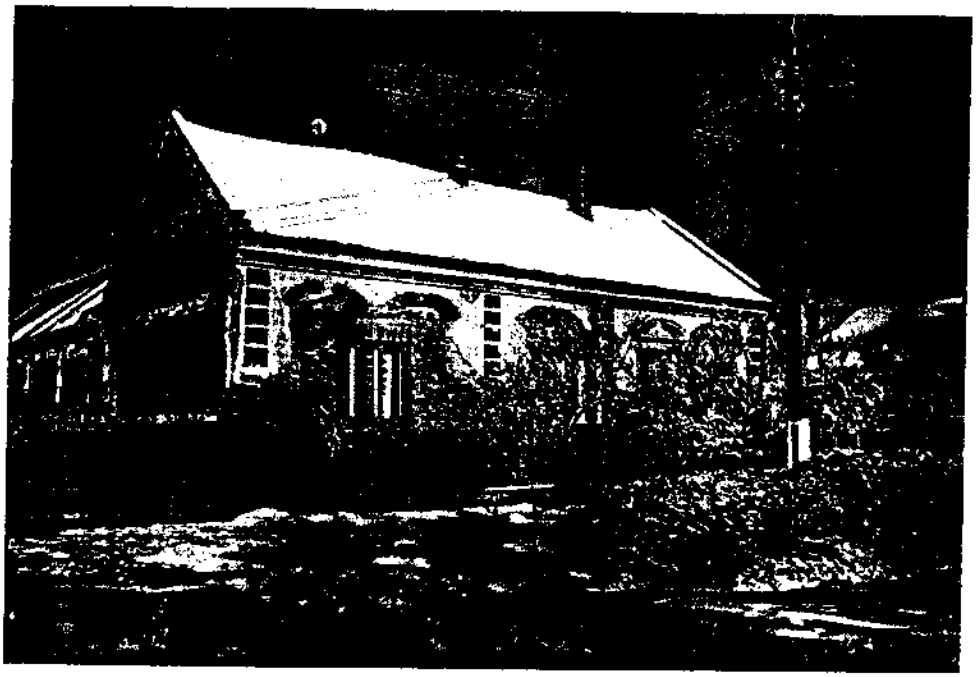
- Monumente de arhitectură necesar a fi protejate: sunt necesare expertizări, reparații, restaurări: Casa svăbească de pe str. C.Diel nr.4 se află în stare rea.

- Monumente de artă plastică ce trebuie protejate. Valoarea statuii Sf.Florian este afectată de amplasarea necontrolată a elementelor de senmnalizare a circulației (vezi pag.....).

- Clădiri cu valoare arhitecturală specifice oraşului Jimbolia necesar a fi protejate. Intervențiile recente au deteriorat aspectul arhitectural al unor clădiri valoroase (vezi pag.....).

- Rețele aeriene de alimentare cu gaze naturale ce compromit aspectul arhitectural al oraşului şi crează disfuncționalități (ex. acces auto imposibil de realizat în lotul încă neconstruit din str Spre Nord.

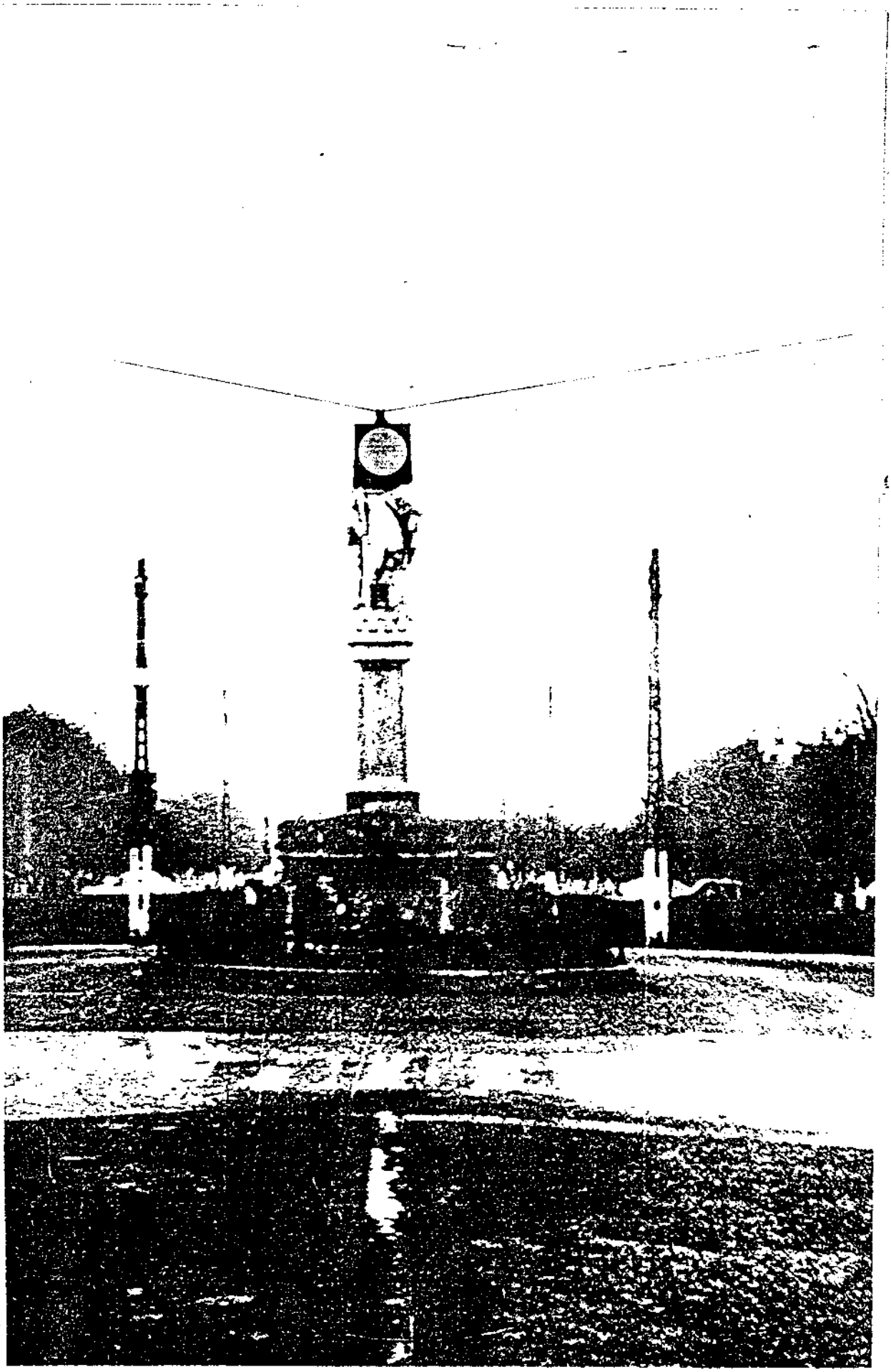




Intervenţiile operate pe faţada imobilului de pe strada Lorena nr. 67 s-au soldat cu pierderea valorii arhitecturale, prin eliminarea decoraţiilor de ancadrament ale faţadelor, modificarea arbitrară a golurilor pentru ferestre, modificarea tâmplăriilor, deteriorarea compoziţiei faţadei.



Supraetajarea clădirii de pe Calea Timişorii nr. 6 într-o manieră incompatibilă cu specificul tradiţional al construcţiilor din localitate a condus la compromiterea aspectului general al zonei istorice urbane din chiar centrul oraşului, la distrugerea coerenţei urbane (utilizarea unei configuraţii arhitecturale nespecifice : volumetria faţadei şi a acoperişului, balcoane, dimensionări de goluri, proporţii, etc.)



Statuia Sf. Florian – monument de artă plastică.
Elementele de semnalizare auto opturează imaginea monumentului .

- Zonă cu potențial peisagistic deosebit neexploatată și neamenajată conform cu valoarea ei: centura verde din jurul corpului principal al localității, formată din terenurile degradate și potențial inundabile dispuse de-o parte și de alta a canalului de centură ar putea fi plantate și amenajate pentru activități de agrement și recreere

2.8.6. PROBLEME PRIVIND FONDUL DE LOCUINȚE ȘI INSTITUȚII PUBLICE EXISTENTE

- Fond de locuit insuficient în raport cu necesitățile și cerințele populației. La Primăria Jimbolia sunt înregistrate cca 500 cereri de locuințe
- Valoarea relativ mică a indicelui de confort: 15 mp locuibili/persoană
- Fond construit aflat predominant în stare mediocră (cca 80%), multe din acestea având durata de serviciu depășită, necesitând lucrări de întreținere , consolidare reabilitare
- Cartiere deficitare în instituții și servicii publice (școli, grădinițe, etc): Cito, Futok;
- Zone de locuințe situate în afara trupului principal al localității, neechipate, lipsite de dotări și care prezintă atractivitate scăzută pentru locuire: zona Rapova, zona Begruzzi.
- Terenuri inundabile, improprii construirii de locuințe în intravilanul existent;
- Intervenții noi în zona cu valoare arhitectural-urbanistică, care alterează calitatea și coerența ansamblului (vezi pag 59)

2.8.7. CONDIȚII NEFAVORABILE ALE CADRULUI NATURAL NECESAR A FI REMEDIATE PRIN LUCRĂRI HIODROTEHNICE

Nivelul mediu al apelor freatice este la cca 1,5 m față de suprafața terenului iar în perioadele de maxime precipitații, nivelul se poate aprecia la cca 0,5 – 1 m, foarte aproape de suprafața terenului. Din această cauză fondul construit prezintă igrasie.

Sunt necesare măsuri de îmbunătățire a sistemului hidrotehnic. Canalul de centură al orașului care preia apele pluviale are porțiuni împotmolite.

2.8.8. DISFUNCȚIONALITĂȚI ÎN REȚEAUA CĂILOR DE COMUNICAȚIE ÎN TERITORIU

Prin dezvoltarea accelerată în ultima perioadă a tuturor ramurilor de activitate, activităților social-economice și comerciale, s-au creat în momentul de față o situație de creștere accentuată a circulației rutiere care se desfășoară în oraș.

Aceasta creează unele efecte negative ca de exemplu

- scăderea fluenței traficului rutier
- poluarea fonică și chimică a mediului
- scăderea siguranței circulației

În aceste condiții se impune utilizarea rețelei stradale existente în condiții cât mai eficiente, prin măsuri adecvate de organizare și dirijare a traficului precum și prin accelerarea procesului de întregire și dezvoltare a tramei stradale majore.

Dintre disfuncționalitățile majore, ale circulației rutiere amintim:

a. dirijarea circulației traficului greu de mărfuri precum și a traficului de tranzit prin trama stradală din centrul orașului fapt ce afectează fluența, poluează mediul, perturbă circulația locală, aglomerează intersecțiile; mărește timpul de

tranzitare pentru traficul de acest fel – creşterea consumurilor de carburanţi şi a costurilor de transport.

b. procentul ridicat)de cca 47,30%) al străzilor cu îmbrăcămintea din macadam şi din pământ
c. existenţa a 3 pasaje de trecere la nivel peste calea ferată. Circulaţia auto se desfăşoară anevoios peste două din aceste pasaje iar la al treilea pasaj circulaţia auto este întreruptă, nefiind posibilă decât circulaţia pietonală şi cea de ciclişti
d. absenţa transportului în comun local
e. insuficienta prezenţă a sistemelor de semnalizare corespunzătoare pentru dirijarea traficului
f. absenţa pistelor de ciclişti
g. siguranţa diminuată a circulaţiei generată de învechirea sistemelor de semnalizare, marcaje, etc.
h. starea precară a drumurilor de legătură dintre localităţile învecinate
i. afectarea valorii monumentului de artă plastică Statuia Sf.Florian, prin amplasarea necontrolată a elementelor de semnalizare a circulaţiei (vezi pag60)
j. starea precară a unor trotuare şi alei pietonale
k. starea degradată a rigolelor şi şanţurilor

2.8.9. ASPECTE CRITICE LEGATE DE GRADUL DE ECHIPARE EDILITARĂ

Alimentarea cu apă

Sistemul centralizat de alimentare cu apă are utilaje (echipamente) nefiabile, tehnologia de tratare depăşită, ducând la mari cheltuieli de întreţinere şi exploatare, reţele de distribuţie subdimensionate şi corodate.

- înlocuirea reţelelor din forajele de alimentare cu apă şi staţia de tratare
- retehnologizarea uzinei de apă (staţia de tratare)
- înlocuirea majorităţii reţelelor de apă existente

Canalizare menajeră

Reţeaua de canalizare menajeră nu există pe majoritatea străzilor

- execuţia de reţele de distribuţie pe străzi

Canalizarea pluvială

Sistemul de reţele stradale de şanţuri şi rigole este parţial nefuncţional

- refacerea, completarea, decolmatarea şi execuţia de podeţe în sistemul de reţele de şanţuri ape pluviale

Alimentarea cu energie termică

Nesatisfacerea necesităţilor din punct de vedere al cantităţii de energie şi al programului. Motive:

- sursele locale de apă apotermală au ajuns la debit şi temperaturi scăzute
- starea tehnică necorespunzătoare a centralelor termice
- uzura avansată a reţelei termice
- reţele aeriene care deteriorează aspectul arhiutectural-urbanistic al localităţii

Alimentarea cu gaze

- Reţele aeriene ce compromit aspectul arhitectural-urbanistic al zonei şi

crează disfuncţionalităţi (împiedică accesul la unele parcele încă neconstruite (vezi str.Spre Nord)

2.9. NECESITĂŢI ŞI OPŢIUNI ALE POPULAŢIEI

În urma documentării pentru analiza critică a situaţiei existente, prin discuţiile directe cu reprezentanţii conducerii locale, conducerile unităţilor economice şi prin consultarea cu alţi factori interesaţi în dezvoltarea economică şi socială a oraşului au rezultat necesităţile opţiunile şi punctele de vedere ale acestora, elemente esenţiale în soluţionarea în cadrul Planului Urbanistic General a problemelor legate de viaţa oraşului şi de dezvoltarea în perspectivă.

Au fost analizate deficienţele dotării existente a oraşului stabilindu-se necesarul de fond de locuinţe, completarea echipării edilitare, aspecte legate de integrarea în economia de piaţă, privatizarea.

Rezultatele acestor analize au constituit elemente de temă pentru elaborarea Planului Urbanistic General al oraşului Jimbolia.

3. PROPUNERI DE ORGANIZARE URBANISTICĂ

3.1. EVOLUŢIA POSIBILĂ, PRIORITĂŢI

Potenţialul natural şi uman existent corelat cu opţiunile populaţiei, consultările cu factorii interesaţi, conturează o evoluţie posibilă a oraşului Jimbolia.

Priorităţile în cadrul dezvoltării oraşului sunt:

- introducerea în intravilan a unor suprafeţe de teren proprietate particulară sau suprafeţe din patrimoniul primăriei destinate construcţiei de locuinţe, unităţilor economice – zonă liberă
- îmbunătăţirea fondului construit. Expertizare în vederea consolidării clădirilor aflate în stare mediocră sau rea, reparaţii capitale, modernizări
- declararea şi clasificarea zonei cu valoare arhitectural – urbanistică şi istorică "zonă istorică urbană" şi a clădirilor valoroase: "clădiri cu valoare arhitectural – ambientală" şi luarea măsurilor de protejare, renovări, restaurare a clădirilor cuprinse în aceste zone, pentru stoparea degradării patrimoniului valoros
- construirea de locuinţe sociale
- modernizări şi împietruiri de străzi
- amenajarea şi dotarea tehnică a intersecţiilor
- devierea traficului greu şi de tranzit din centrul oraşului şi pregătirea traseelor propuse la cap. "Organizarea circulaţiei şi a transporturilor"
- extinderea cimitirului
- amplasament nou pentru deponeul de gunoi menajer în afara oraşului . Tehnologie modernă
- extinderea reţelei de canalizare
- retehnologizarea uzinei de apă
- reducerea poluării la sursă

3.2. ÎMBUNĂTĂŢIREA RELAŢIILOR ÎN TERITORIU

Dezvoltarea economico – socială va activa relaţiile dintre oraş şi teritoriile vecine. Se vor amplifica relaţiile în cadrul activităţilor industriale, agricole, a activităţilor de recreere şi turism. Oraşul Jimbolia are un rol intercomunal fiind un centru polarizator pentru comunele din jur. Fiind un oraş de tranzit spre Jugoslavia, cu relaţii atât pe vale ferată cât şi pe DN 59 A şi DN 59 V, se imun măsuri de îmbunătăţire a acestora relaţii prin devierea traseelor majore rutiere, acestea străbătând în prezent centrul localităţii şi perturbându-l.

Traseul propus al DN 59 A în vederea devierii traficului de tranzit străbate teritoriul administrativ prin partea de est şi sud a localităţii.

Traseul DN 59 C păstrează un tronson în intravilanul localităţii, dar este deviată circulaţia din centru. Traseul nou propus este paralel cu calea ferată la nordul acesteia până la limita intravilanului , apoi străbate zona de activităţi economice până la ieşirea din intravilan spre Comloşu Mare. Oferă acces la zona de agrement din nordul localităţii.

Dezvoltarea şi modernizarea tramei stradale, va aduce îmbunătăţiri în deplasările pentru muncă şi relaţiile din teritoriul oraşului.

Completarea dotărilor oraşului cu instituţii publice şi echipamente conform unui oraş cu rol intercomunal, va contribui la creşterea rolului oraşului în reţeaua de localităţi a judeţului.

3.3. DEZVOLTAREA ACTIVITĂŢILOR ECONOMICE

3.3.1.ACTIVITĂŢI INDUSTRIALE, DEPOZITARE, CONSTRUCŢII

Etapa de tranziţie la economia de piaţă, în cadrul căreia se acţionează în mod liber autonom şi eficient este caracterizată prin disfuncţionalităţi importante la nivelul structurilor economice, iniţiativa intervenţiilor fiind mai puţin previzibilă fiind dependentă în special de interesele private ale diverşilor investitori. În aceste condiţii dezvoltarea factorului economic este lentă, dezvoltare posibilă mai ales printr-o reorganizare tehnologică a industriilor existente şi mai puţin prin investiţii noi. Introducerea tehnologiilor noi, modificările structurale, desfiinţările unor unităţi economice au produs şi va produce şi în continuare un impact asupra oraşului în sensul desfiinţării de locuri de muncă în activităţile productive, dar s-au mărit şi se vor mări în continuare în instituţii publice, servicii şi comerţ. Se va disponibiliza forţa de muncă necalificată, dar se va solicita în număr mai mare cea calificată.

Pentru absorbirea forţei de muncă disponibile, orientarea către activităţile meşteşugăreşti mica industrie şi servicii vor fi cele mai indicate soluţii.

Se propune ca rezervele de teren liber precum şi terenul construit rezultate din desfiinţarea fabricii de cânepă SC CANABIS SA să fie destinate altor activităţi industriale şi de depozitare, cu utilizarea, unde este posibil, a fondului construit existent. În zona adiacentă SC JIMTIM SA se pot înfiinţa atât unităţi industriale cât şi agricole.

Platforma din nordul localităţii poate fi completată cu unităţi economice industriale de depozitare, de construcţii şi agricole şi pe terenurile libere cuprinse între fabrica SC CERAMICA SA şi fosta fermă a CAP Jimbolia. Aceste două unităţi, prin desfiinţarea lor oferă posibilitatea altor investitori de a utiliza o parte a fondului construit astfel în stare bună sau mediocră, pentru dezvoltarea unor activităţi industriale şi de depozitare la CERAMICA şi industriale, depozitare şi agricole în incinta fostului CAP.

Existenţa acestor turnuri libere sau construite pe platforma industrială nord constituie o oportunitate de care se poate profita în sensul evitării amplasării de unităţi economice industriale şi agricole în zona de locuit a oraşului, sau în zona spaţiilor verzi, evitând astfel apariţia unor relaţii de incomodare între aceste zone funcţionale.

Fosta fermă zootehnică a COMSUIN situată în partea de vest a oraşului poate fi utilizată pentru activităţi de depozitare sau industrie nepoluantă, situându-se în proximitatea zonei de locuit propuse.

Înfiinţarea zonei libere în partea de est a oraşului, cu acces din DN 59 A şi CF va constitui în viitor un important factor de relansare economică, oferind avantaje administraţiei şi populaţiei locale (locuri de muncă, etc.), importatorilor şi exportatorilor de mărfuri, investitorilor străini. Va contribui la dezvoltarea sectorului terţiar în localitate (servicii şi comerţ).

3.3.2. AGRICULTURA

Potenţialul agricol determinat de calitatea terenurilor şi de infrastructura existentă şi viitoare necesită o anumită strategie şi politici adecvate care să conducă la o valorificare superioară a acestui potenţial, precum şi la practicarea unei agriculturi durabile.

Este necesar să se urmărească:

- finalizarea procesului de privatizare
- dezvoltarea sectorului de servicii în agricultură
- sprijinirea executării lucrărilor pedo – hidro – ameliorative (ameliorarea construcţiilor hidrotehnice, modernizarea, deblocarea canalelor de desecare de dejecţii provenite de la fermele zootehnice SC CONSUIN Beregsău, etc.)
- optimizarea măririi exploataţiilor agricole
- optimizarea şi calificarea forţei de muncă

Sunt necesare măsuri de reducere a poluării la sursă în cazul COMSUIM Beregsău.

3.3.3. DEZVOLTAREA ACTIVITĂŢILOR TURISTICE ŞI DE AGREMENT

Dezvoltarea zonei de agrement din partea de nord a oraşului poate determina în viitor dezvoltarea activităţilor turistice.

Obiectivele turistice ale Jimboliei enumerate la cap. 2.2.4 conferă un deosebit potenţial turistic oraşului. Este necesară clarificarea problemelor juridice în cazul hotelului existent şi punerea acestuia în funcţiune.

Sunt necesare măsuri de consolidare, restaurare sau renovare a monumetelor istorice, a clădirilor valoroase din zona istorică urbană şi a celor cu valoare arhitectural – ambientală existente pentru a fi puse în valoare şi a spori gradul de atractivitate al oraşului pentru turism.

Dezvoltarea turismului are o deosebită importanţă deoarece aceasta ar putea impulsiona dezvoltarea activităţilor din sectorul terţiar şi crearea de noi locuri de muncă.

3.4. EVOLUŢIA POPULAŢIEI, ELEMENTE DEMOGRAFICE ŞI SOCIALE

3.4.1. ESTIMAREA EVOLUŢIEI POPULAŢIEI

Schimbările politico-economice care au tulburat întreaga viaţă socială motivează şi starea de criză în comportamentul demografic. Prin disfuncţionalităţile importante apărute la nivelul structurilor economice, iniţiativa investiţiilor fiind mai puţin previzibilă, creşterea populaţiei este mai lentă, influienţată de evoluţia factorului economic.

Este de presupus că acest moment de criză va fi depăşit, urmând o etapă de stabilizare în plan economic, care va conduce la o redresare şi în planul socio-demografic.

O redresare a stării economice în etapa următoare, până în 2010 presupune şi o îmbunătăţire a sporului migrator, în sensul creşterii migraţiei către Jimbolia (populaţie provenită din comunele din jur sau din regiuni defavorizate ale ţării.

Ţinând cont de situaţia existentă şi de considerentele de mai sus, se pot formula variante ale populaţiei pentru următorii 10 ani, potrivit cărora componentele creşterii populaţiei – sporul natural şi migratoriu – vor avea contribuţii diferite faţă de cele înregistrate până acum.

În varianta unei uşoare creşteri a sporului natural, sporul natural reintrând într-o stare pozitivă, se poate conta pe o relativă stabilizare a evoluţiei demografice. Ritmul anual de creştere poate fi de 2,5 $^{0}/_{00}$ însemnând o creştere de cca 27 de locuitori / an , ajungându-se ca în anul 2010 populaţia să numere 11.000 locuitori.

Varianta optimă de 11.800 locuitori în anul 2010, cu un ritm de creştere de $6^{0}/_{00}$ poate fi justificată de o creştere a sporului migrator datorat unei dezvoltări economice care ar atrage populaţia de la comunele de jur şi din alte zone defavorizate ale ţării, precum şi o stopare a plecării localnicilor din oraş.

3.4.2. ESTIMAREA RESURSELOR DE MUNCĂ

În prezent, populaţia activă ocupată a oraşului reprezintă cca 50 % din populaţia activă. Resursele de muncă se cifrează la cca 2.630 locuitori. Din acestea, o parte vor fi absorbite în activităţile industriale în curs de dezvoltare ale unităţilor SC VORO SRL şi SC FAGI SRL .

În viitor, înfiinţarea zonei libere şi dezvoltarea activităţilor din sectorul terţiar (comerţ, servicii, turism etc) ar putea oferi locurile de muncă necesare pentru activii localităţii.

3.5. ORGANIZAREA CIRCULAŢIEI ŞI A TRANSPORTURILOR

3.5.1. CIRCULAŢIA RUTIERĂ

Pentru identificarea sectoarelor din reţeaua stradală unde se înregistrează depăşiri ale capacităţii de circulaţie s-a făcut o analiză a raportului între fluxurile de trafic actual şi capacitatea dispozitivelor de circulaţie.

În acest scop, valorile fluxurilor de circulaţie au fost preluate din studiul de circulaţie şi prognoză rutieră pe drumurile judeţului Timiş din anul 1996.

Pentru identificarea principalilor cureţi de trafic s-a procedat la agregarea matricelor de trafic determinate în studiul de circulaţie.

Pe baza acestor elemente au fost elaborate propunerile de măsuri menite să conducă la eliminarea disfuncţionalităţilor constatate în desfăşurarea traficului actual.

A. Trasee pentru orientarea şi dirijarea traficului de tranzit şi a vehiculelor de marfă

Pentru eliminarea traficului de tranzit din reţeaua stradală a oraşului s-a propus pentru etapa de perspectivă :

- un traseu nou de deviere a traficului de tranzit pe DN 59 A care începe de la intrarea în localitate cu un pasaj superior peste liniile de cale ferată se continuă pe izlazul comunal (în dreptul zonei libere) spre drumurile de exploatare dintre terenurile arabile de lângă staţia de epurare, traseul se continuă pe lângă cartierul de locuinţe RAPOVA, tot pe drumurile de exploatare, pe lângă canalele de desecare iar în partea de sud a localităţii cu o curbă de 150 m, se întâlneşte din nou cu traseul actual DN 59 A. La stabilirea acestui traseu s-a avut în vedere:
  - intenţia de a realiza un traseu cu o lungime cât mai mică
  - utilizarea drumurilor de exploatare existente şi evitarea traversării parcelelor arabile (aflate în proprietate privată şi fiind caracterizate printr-o clasă de calitate superioară
  - evitarea traversării canalului Hcn 9/2 în lăţime de 30 m, care ar presupune realizarea de poduri peste acesta
- un traseu nou de deviere a traficului de trazit spre Jugoslavia (Kikinda) pe DN 59 C propus în partea de nord a localităţii şi a liniei principale de cale ferată. Noul traseu se va desprinde din DN 59 A, va traversa linia ferată spre Grabaţ cu un pasaj superior. Traficul din intravilan va fi dirijat pe str. Spre Lenauheim, apoi o stradă propusă în zona industrială, paralelă cu calea ferată şi apoi pe Calea Kikindei, continuând în extravilan pe traseul actual al DN 59 C.

Până la realizarea în etapa 2000 – 2010 a acestor trasee ocolitoare, este necesară într-o primă etapă devierea traseului greu şi de tranzit din centrul localităţii pe anumite străzi care au o capacitate de circulaţie adecvată. Se propun următoarele trasee:

a) de pe DN 59 A se continuă pe str. Spre Est (pe lângă benzinărie şi Depozitul PECO) apoi pe str. V. Babeş, B-dul Republicii şi str. Contele Csekonics. În prima etapă până în 2000 – 2005 se propune ca str. Spre Est şi str.V. Babeş pe o lungime de aproximativ 2 km să fie modernizate (asfaltate)
b) de pe DN 59 A să se continue pe str. Spre Est urmând ca traseul să se desfăşoare pe str. Slavici până pe str. Brâncoveanu (legătură spre platforma industrială şi ieşirea spre DN 59 C)

B. Sporirea capacităţii de circulaţie a intersecţiilor

În conformitate cu STAS 10144/6-99 pentru intersecţiile cu fluxurile de circulaţie şi alocarea timpurilor de trecere prin semaforizare.

Pentru mărirea capacităţii intersecţiilor se pot adopta, în funcţie de intensitatea traficului următoarele măsuri:

- reglementarea priorității de trecere prin indicatoare
- modificarea geometriei intersecției pentru mărirea benzilor de acces și canalizarea traficului prin alocarea de benzi separatoare pentru vehiculele care există manevre de viraj
- realizarea iluminatului public în intravilanul localității.

C. Îmbunătățirea sistemului de semnalizare

a. Semnalizarea orizontală

Prin semnalizarea orizontală se realizează următoarele obiective:
- se definesc destinațiile suprafețelor carosabile
- se delimitează marginile benzilor carosabile
- se canalizează circulația la intrare în intersecții
- se reprezintă unele semne de circulație

Prin executarea corectă a semnalizării orizontale se obțin următoarele efecte:
- creșterea capacității de circulație a pietonilor dar și a autovehiculelor (în special în condiții de vizibilitate redusă sau condiții meteo nefavorabile)
- creșterea gradului de confort al călătoriei

În prezent semnalizarea orizontală în orașul Jimbolia este nesatisfăcătoare, ea fiind aplicată numai pe câteva artere mai importante.

Pentru executarea unitară și corectă a semnalizării orizontale și întreținerea curentă a acesteia se recomandă elaborarea planurilor de marcaj pentru întreaga rețea stradală.

b.Semnalizarea verticală

Cel mai important și mai răspândit mijloc utilizat pentru reglementarea circulației pe rețeaua rutieră este sistemul de semnalizare verticală.

Principalele funcțiuni ale semnalizării verticale sunt:

- să permită orientarea în rețea a participanților și dirijarea lor către destinațiile dorite
- să impună participanților la trafic modalitatea de acțiune în vederea efectuării deplasărilor în condiții de siguranță
- să transpună în practică regimul de circulație prestabilit pentru traficul dinamic, pietonal și cel staționar
- să evidențieze locurile periculoase.

În timpul călătoriei, cea mai mare parte a timpului este alocată pentru controlul traiectoriei de deplasare a vehiculului, orientarea și semaforizarea ocupând numai cca 10 % din activitatea totală a conducătorului auto.

Prin urmare pentru a fi eficientă, semnalizarea verticală trebuie să se asigure percepția, recunoașterea și citirea indicatoarelor de către participanții la trafic într-un timp cât mai scurt.

Acest timp depinde de următorii factori:

- calitatea indicatoarelor și a elementelor de susținere

- locul şi modul de amplasare a indicatoarelor
- starea de întreţinere a sistemului de semnalizare.

Având în vedere rolul important pe care îl are semnalizarea verticală în procesul de reglementare a circulaţiei , în condiţiile creşterii continue a traficului rutier, se impune perfecţionarea permanentă a sistemului de semnalizare.

S-a observat că o parte a indicatoarelor nu au calitatea şi vizibilitatea necesară. Pentru remedierea acestor deficienţe se propun următoarele măsuri:

- înlocuirea indicatoarelor deteriorate sau de calitate necorespunzătoare
- amplasarea indicatoarelor în locuri în care să se asigure o vizibilitate maximă a lor de la distanţe cât mai mari
- iluminarea corespunzătoare a intersecţiilor şi a trecerilor de pietoni
- verificarea şi întreţinerea permanentă a sistemului de semnalizare.

D. Propuneri legate de pasaje

În ordinea importanţei pentru eliminarea disfuncţionalităţilor în trama majoră a oraşului Jimbolia se propun următoarele lucrări:

- realizarea unui pasaj peste linia ferată pe traseul drumului naţional DN 59 A la intrarea în oraş
- realizarea unui pasaj peste linia ferată pe traseul drumului judeţean DJ 594 spre localitatea Lovrin
- realizarea unor pasaje peste linia ferată pe traseul drumului naţional DN 59 C propus spre Comloşu Mare.

E. Alte propuneri importante sunt :

a) Se propune modernizarea şi trecerea în categoria a III – a cu 2 benzi de circulaţie a străzilor evidenţiate în taberlul următor:

TABEL CENTRALIZATOR PRIVIND CLASIFICAREA STRĂZILOR PROPUSE

STRAZI DE CATEGORIA A III-A CU 2 BENZI DE CIRCULATIE

Nr	Artera	Sector	Lungime (m)
1	Str. P. Sander	Integral	440
2	Str. Cânepei	Integral	470
3	Str. G. Coşbuc	Integral	140
4	Str. St. O. Iosif	Integral	150
5	Str. V. Goldiş	Integral	170
6	Str. V. Ţepeş	Integral	180
7	Str. G. Enescu	Integral	450
8	Str. V. Lucaci	De la Calea Mărăşeşti până la ∩ cu str. Haşdeu	350
9	Str. V. Alecsandri	Integral	375
10	Str. W. Goethe	Integral	120
11	Str. M. Kogălniceanu	Integral	120
12	Str. C. Porumbescu	Integral	375
13	Str. B. Bartok	De la str. Basarabiei până la ∩ cu str. G. Enescu	510
14	Str. D. Gherea	De la str. Basarabiei până la ∩ cu str. G. Enescu	510
15	Str. S. Bărnuţiu	De la str. Basarabiei până la ∩ cu str. G. Enescu	510
16	Str. M.I. Beată	De la str. Basarabiei până la ∩ cu str. V. Lucaci	180
17	Str. I. Cuza	Integral	120
18	Str. V. Babeş	De la ∩ cu str. E. Bartzer până la ∩ cu str. spre Est	1000
19	Str. Bârzava	De la ∩ cu B-dul Republicii până la ∩ cu str. M. Eminescu	610
20	Str. spre Sud	De la ∩ cu str. spre Vest până la ∩ cu str. Timiş	250
21	Str. N. Bălcescu	Integral	480
22	Str. Recoltei	Integral	450
23	Str. Yager	Integral	60
24	Str. Salcâmilor	Integral	550
25	Aleea CRe	Integral	870
26	Str. I. Vidu	De la ∩ cu str. Haşdeu până la ∩ cu str. E. Murgu	1000
27	Str. spre Est	De la ∩ cu str. Timiş până la ∩ cu B-dul Republicii	570
28	Str. M. Eminescu	De la ∩ cu str. B. Babeş până la ∩ cu str. spre Nord	1220
29	Str. St. Plăvăţ	De la ∩ cu str. T. Vladimirescu până la ∩ cu str. spre Nord	680
30	Str. spre Nord	De la ∩ cu str. spre Vest până la ∩ cu str. P. Yung	300
		De la ∩ cu str. spre Est până la ∩ cu B-dul Republicii	1090
31	Str. A. Vlahuţă	De la ∩cu str. I. Vidu până la ∩ cu str. spre Vest	180
32	Str. Bucegi	Integral	500
33	Str. Basarabiei	De la str. V. Alecşandri până la ∩ cuCalea Mărăşeşti	450
34	Str. Albinelor	De la ∩ cu str. Timiş până la ∩ cu b-dul Republicii	570
35	Str. Griviţei	Integral	210
TOTAL STRĂZI CATEGORIA a III-a			15.610

b) Se propune împietruirea tuturor străzilor de pământ existente în intravilanul oraşului
c) Repunerea în circulaţie a porţiunii care face legătura cu gara (a intersecţiei B-dului Republicii cu str. I. Slavici)
d) Mărirea intravilanului localităţii Jimbolia implică introducerea de străzi noi pentru accesul la zonele de locuinţe propuse
e) Modificarea sistemului de semnalizare a intersecţiei B-dului Republicii cu str. T. Vladimirescu (pentru a nu stânjeni imaginea statuii Sf. Florian – înscris pe lista monumentelor de artă plastică.
f) Pe traseele majore (B-dul Republicii, str. Contele Csekonics, str. T. Vladimirescu, str. I. Slavici, Calea Mărăşeşti şi pe Calea Kikindei spre zona de agrement, se propun piste de ciclişti
g) În vederea construirii în viitor a sălii de sport în oraşul Jimbolia se vor dispune parcajele necesare în apropierea sălii, conform normelor, în funcţie de capacitatea sălii

3.5.2. TRANSPORTUL PE CALEA FERATĂ

Dezvoltarea economică şi comercială a oraşului Jimbolia implică o creştere a transportului de călători şi a transportului de mărfuri.

Pentru zona liberă se va amenaja un racord de cale ferată (care să o lege de Timişoara respectiv Iugoslavia).

3.5.3. TRANSPORTUL ÎN COMUN

Se propune înfiinţarea în etapa de perspectivă a unei linii de transport în comun pe traseul str. Cseknics, B-dul Republicii, Calea Moţilor.

3.6. ZONIFICAREA FUNCŢIONALĂ, STABILIREA INTRAVILANULUI

Extinderea zonei de locuit, a zonei pentru unităţi economice (zona liberă), a zonei pentru agrement, rezervele de teren prevăzute în zonele existente conduc la reglementarea destinaţiei terenurilor sub forma zonificării funcţionale, ţinând cont de funcţiunea dominantă a teritoriului.

Funcţie de mărimea şi complexitatea zonelor, teritoriul a fost împărţit în unităţi teritoriale de referinţă (U.T.R.); indicii şi prescripţiile obligatorii din Regulamentul aferent Planului Urbanistic General se regăsesc în piesele desenate.

Unităţile teritoriale de referinţă sunt delimitate în general de stăzile existente, elemente cadastrale, elemente ale cadrului natural şi cuprind zone cu aceleaşi caracteristici urbanistice. Totodată delimitarea U.T.R. coincide cu perimetrele pentru care se vor elabora planuri urbanistice zonale sau planuri urbanistice de detaliu.

Se propune includerea în intravilanul localităţii a următoarelor terenuri:

- suprafaţa de teren destinată dezvoltării zonei libere, conform proiectului "Studiu de prefezabilitate – zona liberă Jimbolia" proiect IPROTIM nr. 37299/030)

- terenul din partea de sud a localităţii destinat dezvoltării unei zone de locuinţe individuale şi dotări complementare
- staţia meteo existentă
- suprafeţe de teren destinate completării zonei de locuit în partea de vest a localităţii
- un teren neproductiv cu bălţi situate în partea de nord a oraşului, destinat completării zonei de agrement propuse
- firmele agro zootehnice SC JIMTIM SA şi SC CONSUIN – Beregsău precum şi zona de locuit şi dotări situate la CLARII VII
- un teren construit aparţinând SC COMNUTRIN , în extremitatea vestică a intravilanului

La stabilirea propunerilor de zonificare s-a avut în vedere criteriul evitării apariţiei unor relaţii de incompatibilitate sau incomodare între diverse zone funcţionale. Astfel se propune evitarea amplasării de noi unităţi industriale şi agricole în cadrul zonei de locuit sau zonelor verzi şi folosirea oportunităţii create de lichidarea unor unităţi din platforma industrială nord pentru utilizarea terenurilor şi clădirilor de către alţi investitori.

Repartizarea suprafeţelor pe trupuri din intravilanul propus se prezintă astfel:

Denumirea trupului	**Suprafaţa (ha)**
1. Oraşul Jimbolia	845,08
2. Carteir Rapova	2,65
3. Staţia Meteo	0,57
4. Ferme CLARII VII	55,20
Total teritoriu intravilan	**903,50**

Repartizarea suprafeţelor din intravilanul propus pe zone funcţionale este evidenţiată în cadrul bilanţului teritorial:

ZONE FUNCŢIONALE	**HA**	**%**
1. Zona centrală şi alte funcţiuni complexe de interes public	38,59	4,28
2. Zona de locuinţe şi funcţiuni complementare	344,455	37,97
3. Zona unităţii industriale şi agricole.	211,62	23,49
din care:		
- unităţi industriale	110,51	12,27
- unităţi agricole	101,11	11,22
4. Zona de parcuri, recreere şi sport	118,73	13,18
5. Zona de gospodărie comunală, cimitire	9,50	1,05
6. Zone cu destinaţii speciale şi de echipare teritorială din care :	115,22	12,78
- căi de cominicaţie rutieră	92,84	10,30
- căi ferate	1,43	0,15
- construcţii aferente lucrărilor tehnico – edilitare	15,27	1,69
- zonă cu destinaţii speciale	5,68	0,64
7. Alte zone (terenuri neproductive, ape, etc.)	65,39	7,25
TOTAL TERENURI INTRAVILAN PROPUS	**903,50**	**100,00 %**

3.7. REABILITAREA, PROTECŢIA ŞI CONSERVAREA MEDIULUI

Ca urmare a constatării degradării progresive a calităţii mediului natural şi antropic, organismele internaţionale ca ONU au reacţionat lansând acţiuni menite a îmbunătăţi cadrul nostru de viaţă.

Atât Conferinţa de la Rio de Janeiro (1992) cu lansarea "Agendei 21", cât şi Conferinţa ONU HABITAT II (1992) pentru Dezvoltarea Durabilă a Aşezărilor Umane – cu lansarea AGENDEI HABITAT, au recunoscut că dezvoltarea socio – economică trebuie să se bazeze pe un nou concept – conceptul de dezvoltare durabilă. Dezvoltarea durabilă a aşezărilor umane obligă la o reconsiderare a mediului sub toate aspectele sale: economice, ecologice şi estetice şi accentuează caracterul de
globalitate a problematicii mediului. Raportul mediu natural – mediu antropic trebuie privit sub aspectul modului în care utilizarea primului este profitabilă şi contribuie la dezvoltarea celui din urmă.

Aplicarea măsurilor de reabilitare, protecţie şi conservare a mediului va determina menţinerea echilibrului ecosistemelor, eliminarea factorilor poluanţi ce afectează sănătatea şi crează disconfort şi va permite valorificarea potenţialului economic.

3.7.1. PĂSTRAREA ŞI REFACEREA ECHILIBRULUI NATURAL PRIN ELIMINAREA SURSELOR DE POLUARE

A. Factorul de mediu: APA

a. Măsurile de eliminare a sursei de poluare provocată de dejecţiile din batalurile fermei zootehnice SC Comsuin Beregsău de la Clarii Vii. Pentru această fermă a fost efectuat bilanţul de mediu care va sta la baza întocmirii viitorului program de conformare, în scopul reducerii poluării.
b. Se propune închiderea actualei rampe de deşeuri a oraşului şi acoperirea cu sol fertil, înierbarea ei precum şi realizarea unui deponeu ecologic bazat pe o tehnologie modernă, pe un alt amplasament (vezi planşa Reglementări). Acest amplasament este situat la o distanţă corespunzătoare (conform normativelor în vigoare) faţă de intravilanul localităţii, evitând interferenţa acestuia cu raza de protecţie sanitară a deponeului (R:1000 m)
c. Se propune extinderea reţelei de canalizare pe întreg teritoriul oraşului, eliminând astfel infiltraţiile în straturile freatice ale apelor menajere din gospodăriile populaţiei.

B. Factorul de mediu: AERUL

a. Prin măsurile de modernizare a unor străzi din oraş precum şi de realizare a unor plantaţii de protecţie de-a lungul drumurilor şi străzilor, poluarea cu praf poate fi diminuată..
b. Reducerea poluării la sursă prin retehnologizare SC COMNUTRIN.
c. Se impun măsuri de eliminare a poluării provocate de batalurile de dejecţii de la fermele zootehnice ale Clarii Vii, bilanţurile de mediu stând la baza viitoarelor programe de conformare
d. Poluarea cu gaze de eşapament va fi diminuată prin realizarea unor trasee rutiere de tranzit ocolitoare, ce va degreva localitatea de traficul de tranzit pe DN 59 A şi DN 59 C. Se propun plantaţii de protecţie de-a lungul străzilor şi drumurilor existente şi propuse.

e. Pentru diminuarea zgomotului produs de circulaţia feroviară se propune realizarea de plantaţii de protecţie între acestea şi zona de locuit, cu avizul SNCFR - Regionala Timişoara

c. Factorul de mediu: SOLUL

Sunt necesare măsuri de retehnologizare în vederea eliminării sursei de poluare reprezentate prin dejecţii şi nămolurile din batalurile SC Comsuin Beregsău precum şi cele deversate în canalele de desecare. Se impune decolmatarea acestor canale şi reintegrarea lor în sistemul de hidroameliorații din teritoriu.

3.7.2. CONSERVAREA ŞI PUNEREA ÎN VALOARE A PEISAJULUI

Se propun măsuri pentru păstrarea zonei de centură ce înconjoară nucleul central al localităţii, zonă specifică din punct de vedere urbanistic pentru oraşul Jimbolia şi punerea ei în valoare prin amenajări peisagere (plantări de arbori, arbuşti, reamenajări ale malurilor canalului de centură). Această zonă în prezent, cu terenuri degradate, cu exces de umiditate are în potenţial deosebit pentru dezvoltarea unor activităţi de odihnă şi agrement.

Plantarea arborilor va avea efecte benefice asupra oraşului şi din punct de vedere al protecţiei mediului, constituindu-se perdele de protecţie împotriva prafului agricol, şi a celui provenit din circulaţia rutieră, precum şi a zgomotului după realizarea centurii ocolitoare a DN 59 A.

Se propune plantarea de arbori şi amenajări peisagere în zona de nord a localităţii ce dispune de bălţi şi terenuri libere destinate activităţilor de agrement, odihnă, pescuit sportiv.

3.7.3. PROTEJAREA PATRIMONIULUI – MONUMENTE ISTORICE, ANSAMBLURI VALOROASE DIN PUNCT DE VEDERE ARHITECTURAL – URBANISTIC

În afară de măsurile de protecţie ale monumentelor istorice şi de arhitectură existente este necesară protejarea unor ansambluri şi obiecte de arhitectură valoroase. În acest sens se propune:

- Clasificarea ansamblurilor cu valoare arhitectural – urbanistică şi istorică şi declararea lor ca "zone istorice urbane" de interes local, cu scopul de a fi protejate. Delimitarea celor două zone este ilustrată în planşa nr. 41032/010 – 03 UAT "Reglementări – zonificarea teritoriului"
- Clasificarea construcţiilor cu valoare arhitectural – ambientală şi protejarea acestora. Vezi anexa nr. 1.

În scopul protejării acestor clădiri se va urmări respectarea regulamentului local. În cazul construcţiilor din zonele istorice urbane şi construcţiilor cu valoarea arhitectural - ambientală, autorizaţiile de construire vor fi eliberate în urma obţinerii avizului Comisiei Monumentelor istorice – judeţ Timiş.

Se impun măsuri de expertizare, renovare şi restaurare a clădirilor valoroase aflate în curs de degradare.

Se propun măsuri de modificare a sistemului de semnalizare auto la intersecţia B-dul Republicii cu str. T. Vladimirescu, deoarece actualul sistem contribuie la deteriorarea imaginii statuii Sf. Florian – monument de artă plastică (vezi imaginea de la pag 60)

LISTA CLĂDIRILOR CU VALOARE ARHICETURAL – AMBIENTALĂ PROPUSE PENTRU A FI PROTEJATE

STRADA	NUMĂRUL CLĂDIRII
B-dul Repubublicii	2
Str. Ion Slavici	19, 21, 23, 32, 53, 54, 66, 128
Str. L. Rebreanu	28, 42, 43, 45
Calea Timişorii	45, 48, 53, 64, 75, 77, 80
Str. T. Vladmirescu	19, 20, 21,31, 42, 45, 46, 106, 112
Str. Gh. Doja	28, 62, 63, 64, 67
Str. Lorena	23, 32, 50, 51, 53, 56
Str. Carol Diel	9, 12, 26, 30, 36, 49
Str. Peter Jung	1, 10
Str. Avram Iancu	28
-	Gara actuală, gara veche, capela cimitir

3.8. FOND LOCUIBIL ŞI ORGANIZAREA STRUCTURALĂ A ZONEI DE LOCUIT

Propunerile Planului Urbanistic General pentru îmbunătăţirea condiţiilor de locuire din oraşul Jimbolia sunt următoarele:

- modernizarea, renovarea şi restaurarea construcţiilor existente care sunt în stare mediocră sau rea şi care nu dispune de dependinţele necesare
- sporirea gradului de confort al fondului de locuit în special în cartierele Cito şi Ceramica de la 11 respectiv 10 mp locuitor la peste 20 mp/locuitor. Creşterea gradului de confort implică şi echiparea tehnico – edilitară corespunzătoare: extinderea reţelelor de canalizare şi de alimentare cu gaze pe întreg teritoriul oraşului
- construirea de locuinţe sociale care să satisfacă cerinţele locuitorilor cu venituri reduse. Primăria dispune de suprafeţe de teren care pot fi ocupate cu locuinţe vechi. Într-o primă etapă se propune realizarea unei clădiri de locuinţe colective pe Calea Mărăşeşti, cu un regim de înălţime maxim de P + 4 nivele mansardate.
- Stimularea construirii de locuinţe individuale în mod grupat, pe anumite suprafeţe libere indicate în planşa nr. 41032/010 – 03 – UAT. Astfel, terenurile propuse pentru dezvoltarea zonei de locuinţe individuale sunt situate în partea de vest a localităţii şi în partea de sud, pe un teren privat introdus în intravilan în acest scop. De asemenea se propune dezvoltarea unei zone de locuinţe pentru week end în zona de agrement propusă în partea de nord a oraşului. Stimularea construirii de locuinţe individuale în mod grupat va favoriza posibilitatea de echipare tehnico edilitară a acestora.
- Sprijinirea procesului de regrupare a locuirii în trupul principal al oraşului prin dezafectarea în timp a zonelor de locuit situate în afara lui şi care nu dispun de echipare tehnico edilitară şi de servicii şi instituţii publice corespunzătoare. Este cazul cartierului Rapova şi Claii Vii. Acest proces este de lungă durată şi necesită sprijin din partea admisitraţiei locale.

Semnalăm necesitatea unor studii geotehnice pentru terenul cu umpluturi pe care se intenționează să se construiască pe strada G. Enescu .Se recomandă construcții ușoare.

3.9. INSTITUȚII PUBLICE, SERVICII

Conform propunerilor de ierarhizare funcțională a localităților cuprinse în PATN (Planul de Amenajare a teritoriului național) – PATJ Timiș, orașul Jimbolia este un oraș cu rol intercomunal.

Se propune completarea dotării .orașului conform necesarului unui centru intercomunal. Este vorba despre:

- dotări adminisitrative: judecătorie, tribunal, sedii, asociații, agenție de protecția mediului
- dotări de învățământ: centre de formare adulți -recalificare.
- Dotări de sănătate: creșe
- Dotări de sport: sală sport, grădini publice, etc
- Dotări pentru turism; reamenajare hotel (60 locuri)

Pentru aceste dotări pot fi utilizate spații din fondul constituit existent, aflate în patrimoniul primăriei. Se propune construirea unei săli de sport de interes orășenesc pe un teren rezervat în acest scop în partea de nord a localității, între strada spre Nord, BEGA PAM SA și lini aferată.

3.10. SPAȚII VERZI, AMENAJĂRI SPORTIVE

Propunerile pentru amenajarea spațiilor verzi pentru agrement și a amenajărilor sportive sunt următoarele:

- măsuri de întreținere a parcului central .Protejarea stejarului ocrotit Quercus Robur L.
- măsuri vizând menținerea și întreținerea spațiilor verzi de aliniament din zona supralărgită a B-dului Republicii, în centrul orașului
- Menținerea și plantarea cu arbori a spațiilor verzi de aliniament din întreaga localitate
- Plantări de arbori și amenajări pentru activități de odihnă și agrement și sport a terenului din zona cu bălți în partea de nord a orașului. În această zonă se vor putea construi locuințe pentru week end , unități comerciale și de servicii pentru deservirea zonei
- Amenajarea zonei de cultură a nucleului central al orașului pentru activități de odihnă și agrement (prin dotarea ei cu alei de promenadă, bănci, pergole, plantări de arbori și arbuști, precum și reamenajări de maluri ale canalului de centură în scopul creării unei ambianțe atractive și creării unor spații diversificate și individualizate, cu puncte de interes în anumite zone.
- Se propune construirea unei săli de sport de interes orășenesc
- Plantații de protecție în partea de nord a orașului în promixitatea căii ferate, precum și în zona de protecție a cimitirelor pe o lățime de 50 m
- Plantații de protecție în zona fermelor zootehnice de la Clarii Vii, cu scopul diminuării efectelor poluării.

3.11. DEZOVOLTAREA ECHIPĂRII EDILITARE

3.11.1. ALIMENTARE CU APĂ

Pentru alimentarea cu apă se propune dezvoltarea sistemului de captare, tratare distribuţie.

Captarea se va dezvolta cu încă 4 foraje, unul imediat lângă F1 şi 3 foraje numite F 10, F 11, F12, pe amplasamente noi.

Frontul de captare va ajunge la o capacitate de 74 l/sec, determinat pentru perspectiva anului 2050.

Aducţiunea existentă, între foraje şi uzina de apă, în lungime de 3,5 km va trebui înlocuită având un grad mare de uzură.

Pentru forajele noi se va executa încă 1,2 km aducţiune.

Uzina de apă se va dezvolta printr-o nouă instalaţie de deferizare – demanganizare, cea existentă abandonându-se.

Se va executa în incinta uzinei de apă încă un rezervor de compensare V = 1000 mc şi va reutiliza rezervorul existent V = 200 mc, de sub instalaţiile de aerare – filtrare existentă. Staţia de pompare treapta II se va reutila prin înlocuirea pompelor existente.

Pentru reţeaua de distribuţie se propune menţinerea a cca 12,1 km de reţea existentă şi dezvoltarea prin execuţia a 33,33 km de conducte noi şi înlocuiri de conducte existente. Aceste prevederi de conducte se vor realiza pe străzile existente.

O dată cu realizarea noilor zone de locuinţe prevăzute prin parcelări şi alte dezvoltări se vor executa şi pe noile străzi reţele de distribuţie.

Pentru prevenirea risipei şi pierderilor din reţelele interioare a consumatorilor este necesară contorizarea consumurilor la abonaţi.

3.11.2. CANALIZARE

Sistemul de canalizare se poate dezvolta prin extinderea reţelei de canalizare concomitent cu dezvoltarea capacităţii staţiei de epurare.

Pentru prima etapă se propune extinderea reţelei de canalizare cu condiţia încadrării în capacitatea staţiei de epurare existente.

Deoarece extinderea reţelei de canalizare impune şi executarea unor noi staţii de pompare, aceste extinderi trebuie să se facă concomitent cu aceste staţii care trebuie să fie amplasate în imediata apropiere a unei reţele de canalizare existente.

Având în vedere mărirea debitului evacuat, prin execuţia de noi reţele de canalizare, extinderea staţiei de epurare devine prioritară datorită valorilor mari de investiţie necesare.

Pentru evacuarea apelor pluviale se propun o serie de lucrări pentru îmbunătăţirea funcţionării sistemului existent.

Astfel, vor trebui refăcute complet rigolele stradale. Canalele de desecare – canalul de centură vor trebui reprofilate deoarece există tronsoane împotmolite. La traversări de străzi acolo unde nu sunt sau podeţele existente sunt înfundate vor trebui executate noi podeţe tubulare.

3.11.3. ALIMENTAREA CU ENERGIE ELECTRICĂ

Având în vedere că reţelele electrice în prezent sunt corespunzătoare din punct de vedere tehnic, asigurând consumurile actuale, numai apariţia unor eventuale obiective noi care nu se pot prognoza, pot duce la extinderi de reţele de energie electrică.

În cazul în care în zona studiată vor apare astfel de consumatori, amplasarea lor se va face numai după analiza consecinţelor energetice, făcut în colaborare cu furnizorul de energie electrică, care va rezolva toate problemele rezultate şi va indica eventualele investiţii care se impun în sistemul energetic al zonei analizate.

De asemenea, se va prevedea înlocuirea reţelelor stradale aeriene de joasă tensiune cu conductoare neizolate cu conductoare izolate torsadate precum şi îmbunătăţirea mijloacelor de măsurare şi de urmărire a calităţii şi consumului de energie electrică.

Se prevede de asemenea îmbunătăţirea iluminatului public pe străzile localităţii, precum şi realizarea unui iluminat artistic în zona centrală a oraşului.

3.11.4. TELEFONIE, REŢELE TV ÎN CABLU

Modernizările viitoare sunt parte integrantă a strategiei ROMTELECOM pentru judeţul Timiş.

În funcţie de această strategie şi de cerinţele impuse de dezvoltare a zonei se va trece la modernizarea etapizată a reţelelor existente, inclusiv extinderi de reţele şi înlocuirea centralei existente cu una digitală.

În funcţie de solicitările beneficiarilor reţeaua de televiziune în cablu se va extinde atât ca reţea cât şi ca număr de programe solicitate.

3.11.5. ALIMENTARE CU CĂLDURĂ

Soluţii privind îmbunătăţirea asigurării încălzirii locuinţelor şi edificiilor publice

- reechiparea centralelor termice de vârf pentru funcţionarea cu gaze naturale
- optimizarea sistemului de încălzire
- înlocuirea reţelelor termice cu izolaţie necorespunzătoare şi a cazanelor cu randament necorepunzător
- contorizarea energiei termice livrată consumatorilor, începând cu populaţia
- extinderea consumului de gaze naturale în gospodăriile populaţiei pentru încălzire şi prepararea hranei
- se propune o centrală termică pentru "zona liberă".

3.11.6. ALIMENTAREA CU GAZE NATURALE

Propuneri privind asigurarea necesarului de alimentare cu gaze naturale a oraşului Jimbolia.

- finalizarea lucrărilor de execuţie prin extinderea reţelelor de gaze naturale către noi consumatori
- conducte de gaze naturale presiune redusă se va poza subteran astfel încât să fie supusă la cât mai puţine restricţii din partea terenului, instalaţiilor şi/sau obiectivelor existente sau viitoare amplasate în vecinătatea conductei

- trecerea centralelor termice de vârf şi a celor mici şi mijlocii pe consumuri de gaze naturale.

3.11.7. GOSPODĂRIE COMUNALĂ

Propunerile Planului Urbanistic General sunt următoarele:
- extinderea cimitirului localităţii pe un teren liber în proprietatea Consiliului Local
- desfiinţarea actualei gropi de gunoi a oraşului situată în cadrul intravilanului, incompatibilă cu funcţiunile din jur (rază de nocivitate: 1000 m). Acoperirea acesteia cu sol fertil şi inerbare.
- Realizarea unui deponeu ecologic pentru gunoiul menajer pe un amplasament situat în afara intravilanului, la o distanţă de 2 Km de localitate, folosind un teren neproductiv aflat în proprietatea Consiliului local, cu acces din DN 59C. Suprafaţa necesară va fi stabilită în cadrul unui studiu de prefezabilitate.

3.12.REGLEMENTĂRI – PERMISIUNI ŞI RESTRICŢII

Prevederile Planului Urbanistic General se aplică conform Regulamentului aferent acestuia prin:
- prescripţii generale la nivelul localităţii
- prescripţii specifice zonelor funcţionale, care cuprind permisiuni şi restricţii privind activitatea de construire din cadrul fiecărei zone funcţionale în parte
- prescripţii specifice unităţilor teritoriale de referinţă

Restricţiile se referă la:

A. Interdicţii temporare de construire până la elaborarea şi aprobarea Planurilor Urbanistice Zonale, respectiv Planurilor Urbanistice de detaliu pentru următoarele zone:

a. Zonele de locuinţe propuse pe terenurile libere din partea de vest a localităţii – necesită P.U.Z.
b. Zona de locuinţe propusă pe terenul din partea de sud a oraşului care a fost introdus în intravilan
c. Zonele de locuinţe propuse pe terenurile din partea de sud şi vest a Spitalului orăşenesc
d. Zona de locuinţe propusă la sud de şcoala generală ,pe str. G. Enescu
e. terenul rezervat pentru sala de sport propusă pe str. Spre Nord, necesită P.U.D.
f. Zona de locuinţe pentru week-end propusă în partea de nord a oraşului
g. Zonele de activităţi economice propuse pe terenurile libere din nordul oraşului, lângă fabrica SC CERAMICA, precum şi cele situate între calea ferată şi zona de agrement din nord. De asemenea, este necesar un studiu P.U.Z. pentru zona de activităţi industriale de pe Calea Moţilor.
h. Zonă de servicii şi comerţ propusă la sud de zona liberă.

B. Interdicţii definitive de construire

1. Parcul primăriei
2. Zona verde de centură a nucleului principal al oraşului. Sunt permise intervenţii (lucrări hidrotehnice, podeţe, etc) doar asupra canalului de centură.

C. Delimitarea suprafeţelor de teren aferent zonelor protejate

a. Zone istorice urbane

- zona din centrul localităţii cuprinzând B-dul Republicii, între zona de blocuri din nord şi prima clădire după intersecţia cu str.Lorena, apoi anumite tronsoane de pe străzile Lorena, Gh.Doja, T.Vladimirescu, Calea Timişorii, str.Rebreanu, str.I.Slavici.
- zona de pe Calea Mărăşeşti, de la clădirea cu nr.41 de pe str.V.Lucaci (vezi planşa nr.3 – Reglementări)

b.Clădirile cu valoare arhitectural-ambientală din localitate, propuse pentru protejare, sunt prezentate în tabelul de la pag. 76

b. Zone protejate sanitar

Acestea sunt zonele aflate în raza de protecţie sanitară a:

- staţiei meteorologice (protecţie severă: 30 m, protecţie 500 m de la raza de protecţie severă
- staţiei de epurare (R = 300 m)
- cimitirului (50 m), Se propune o plantaţie de protecţie în această zonă
- fermei de bovine JIMTIM (rază 200 m)
- fermei de suine COMSUIN (rază 1500 m)

Zona de locuit Clarii-Vii este cuprinsă în zona de protecţie sanitară a CONSUIN . Este interzisă construirea de locuinţe sau instituţii publice.

d.Zona de protecţie a infrastructurii feroviare.

Zona de protecţie se întinde pe o distanţă de 100 m , de o parte şi de alta a infrastructurii feroviare. Orice investiţie în această zonă trebuie să obţină avizul SNCFR-Regionala CFR Timişoara.

3.13. OBIECTIVE DE UTILITATE PUBLICĂ. CIRCULAŢIA TERENURILOR

3.13.1. PRINCIPALELE OBIECTIVE DE UTILITATE PUBLICĂ

Principalele obiective de utilitate publică propuse sunt următoarele:

LOCUIRE:

- locuinţe sociale. În etapa I se propune o clădire de locuinţe colective pe calea Mărăşeşti

INSTITUŢII PUBLICE

- sală sport şi parcaje dimensionate în raport cu numărul de locuri al sălii, pe str. Spre Nord
- judecătorii, tribunal
- agenţie de protecţia mediului

SPAŢII VERZI

- plantaţii de protecţie
- zone de agrement şi odihnă: plantaţii, amenajări

CIMITIR

- extindere cimitir

CIRCULAŢII

- corecţie traseu DN59A (etapa a II-a)
- corecţie traseu DN59C (etapa a II-a)
- modificarea străzilor pe care se deviază circulaţia de tranzit în etapa I
- împietruirea tuturor străzilor de pământ
- amenajări intersecţii

- pasaje denivelate – etapa a II-a
- străzi noi
- piste bicicliști
- modificarea sistemului de semnalizare auto la intersecția str.T.Vladimirescu cu B-dul Republicii
- parcaje

LUCRĂRI TEHNICO-EDILITARE

- extindere stație epurare (etapa a II-a)
- extindere uzină de apă
- foraje noi
- aducțiune
- extindere rețea, alimentare cu apă și înlocuire conducte degradate
- extindere rețea canalizare menajeră
- deponeu gunoi

Unul dintre principalele obiective este protejarea clădirilor monument istoric, a celor cu valoare ambientală și a celor cuprinse în zona istorică urbană.

3.13.2. CIRCULAȚIA TERENURILOR

A. Tipurile de proprietate asupra terenurilor sunt următoarele:

1. Terenurile aparținând domeniului public de interes național care sunt:

- cu destinație specială
- aferente circulației feroviare și construcțiilor acesteia
- aferente instalațiilor de interes național
- aferente drumurilor de interes național

2. Terenuri aparținând domeniului public de interes local sunt cele ale:

- instituțiilor publice de importanță locală
- circulației rutiere și construcțiilor aferente
- pieților și spațiilor verzi publice
- monumentelor de arhitectură de importanță locală

3. Terenuri aparținând domeniului privat al consiliului local sunt cele aferente:

- blocurilor de locuințe
- cimitirului
- spațiilor verzi publice de importanță locală
- zonelor neconstruite
- instituțiilor de importanță locală

4. Terenuri proprietate privată a persoanelor fizice și juridice sunt cele aferente:

- locuințelor particulare
- unor instituții și servicii
- unor unități economice
- unor spații verzi de odihnă și agrement
-

B. Circulația terenurilor

Se intenționează a fi trecute în domeniul public suprafețele de teren necesare următoarelor obiective de utilitate publică:

- terenul destinat locuințelor sociale
- terenul destinat sălii de sport orășenești
- terenul destinat extinderii cimitirului
- terenurile destinate plantațiilor de protecție

- terenurile pe care se vor construi străzi noi
- terenurile destinate construcţiilor şi echipamentelor tehnico-edilitare

Se intenţionează concesionarea unor terenuri aflate în patrimoniul Consiliului Local , unor investitori, în scopul construirii de clădiri cu următoarele funcţiuni:

- unităţi economice (industrie, agricultură) zona liberă
- locuinţe
- unităţi de comerţ, servicii

Sunt destinate schimbului acele terenuri aflate în proprietate privată, urmează să fie reparcelate pentru construirea de locuinţe . După reparcelare, acestea îşi vor schimba proprietarii. Circulaţia terenurilor este ilustrată în planşa nr.4 – "Obiective de utilitate publică"

3.14. CONCLUZII, MĂSURI ÎN CONTINUARE

Planul Urbanistic General va constitui baza de plecare pentru elaborarea unor studii de specialitate şi Planuri Urbanistice Zonale (P.U.Z.) şi Planuri Urbanistice de detaliu (P.U.D.):

- Studii de prefezabilitate pentru toate drumurile (DN 59A, DN 59C) şi străzile şi amenajările de intersecţii, pasajele denivelate.
- Planuri urbanistice zonale (P.U.Z.) pentru toate zonele menţionate în planşa nr.3 – "Reglementări"
- Studii pentru amenajarea spaţiilor verzi
- Studiu de prefezabilitate pentru deponeul de gunoi al oraşului.
- Studii geotehnice pentru terenurile degradate, cu umpluturi pe care se intenţionează să se construiască locuinţe –str. G. Enescu.

Se recomandă Primăriei urmărirea unor probleme speciale printre care:

- controlul strict al construirii pentru a nu împiedica în viitor punerea în aplicare a prevederilor P.U.G.
- coordonarea complexă a tuturor lucrărilor de investiţii care se va face în oraş
- păstrarea de terenuri pentru construirea de obiective publică propuse
- diminuarea sau înlăturarea nocivităţilor

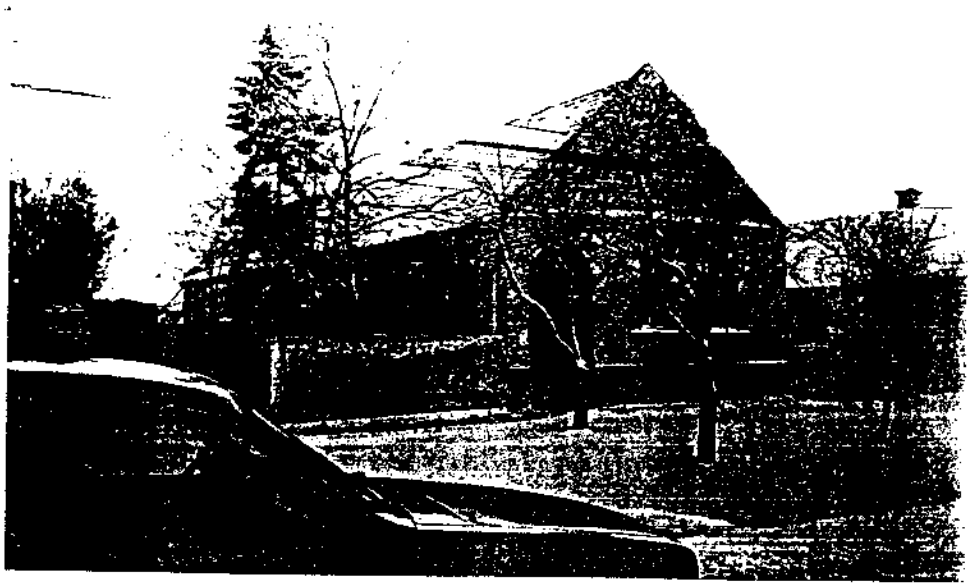
Odată aprobat, Planul Urbanistic General şi Regulamentul aferent capătă valoare juridică oferind un instrument de lucru necesar administraţiei locale şi diverşilor solicitanţi de autorizaţii de construcţie.

4. ANEXE

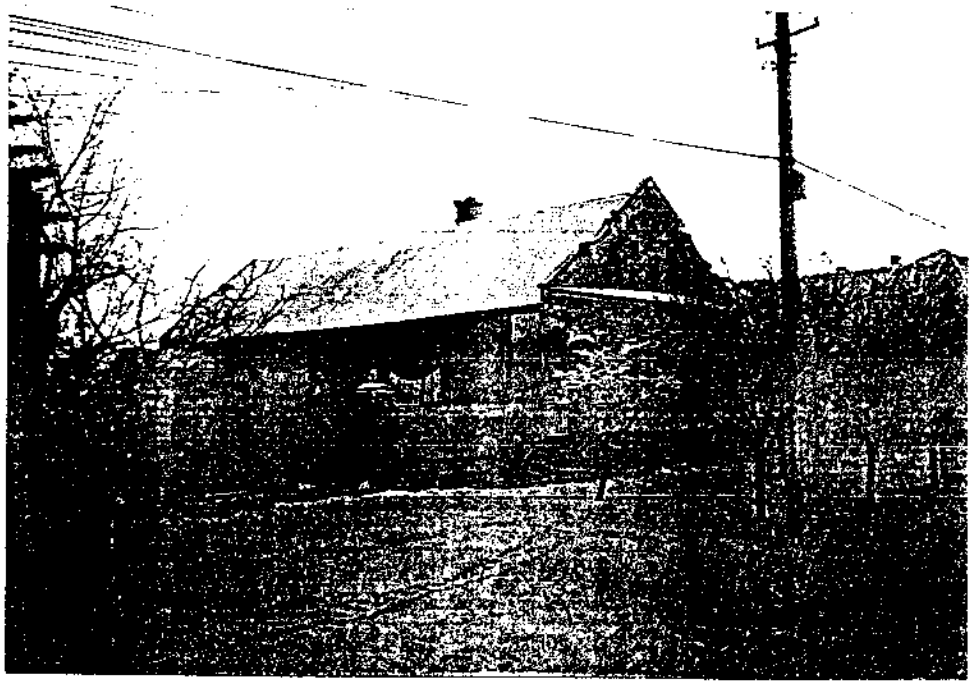
ANEXA NR. 1

CLĂDIRI CU VALOARE ARHITECTURAL-AMBIENTALĂ

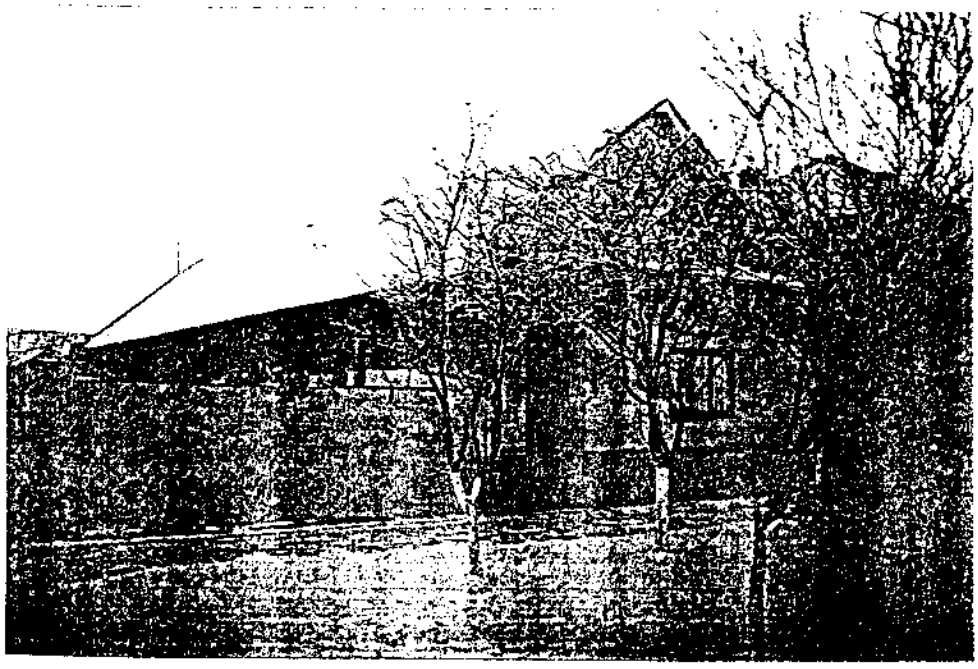
1. Str. Ion Slavici nr. 19
2. Str. Ion Slavici nr. 21
3. Str. Ion Slavici nr. 23
4. Str. Ion Slavici nr. 32
5. Str. Ion Slavici nr. 53
6. Str. Ion Slavici nr. 54
7. Str. Ion Slavici nr. 66
8. Str. Ion Slavici nr. 66
9. Str. Liviu rebreanu nr. 28
10. Str. Liviu rebreanu nr. 42
11. Str. Liviu rebreanu nr. 43
12. Str. Liviu Rebreanu nr. 45
13. Calea Timişorii nr. 48
14. Calea Timişorii nr. 53
15. Calea Timişorii nr. 64
16. Calea Timişorii nr. 75
17. Calea Timişorii nr. 77
18. Calea Timişorii nr. 80
19. Str. Tudor Vladimirescu nr. 19
20. Str. Tudor Vladimirescu nr. 20
21. Str. Tudor Vladimirescu nr. 21
22. Str. Tudor Vladimirescu nr. 31
23. Str. Tudor Vladimirescu nr. 42
24. Str. Tudor Vladimirescu nr. 45
25. Str. Tudor Vladimirescu nr. 46
26. Str. Tudor Vladimirescu nr. 106
27. Str. Tudor Vladimirescu nr. 112
28. Str. Lorena nr. 23
29. Str. Lorena nr. 32
30. Str. Lorena nr. 50
31. Str. Lorena nr. 51
32. Str. Lorena nr. 53
33. str. Lorena nr. 56
34. Str. Gh. Doja nr.28 28
35. Str. Gh. Doja nr. 62
36. Str. Gh. Doja nr. 63
37. Str. Gh. Doja nr. 64
38. Str. Gh. Doja nr. 67
39. Str. Carol Diel nr. 9
40. Str. Carol Diel nr. 12
41. Str. Carol Diel nr. 26
42. Str. Carol Diel nr. 30
43. Str. Carol Diel nr. 36
44. Str. Carol Diel nr. 54
45. Str. Avram Iancu nr. 28
46. Str. Peter Jung nr. 1
47. Str. Peter jung nr. 10
48. Str. Republicii nr. 2
49. Gara
50. Gara Veche
51. Capela cimitir



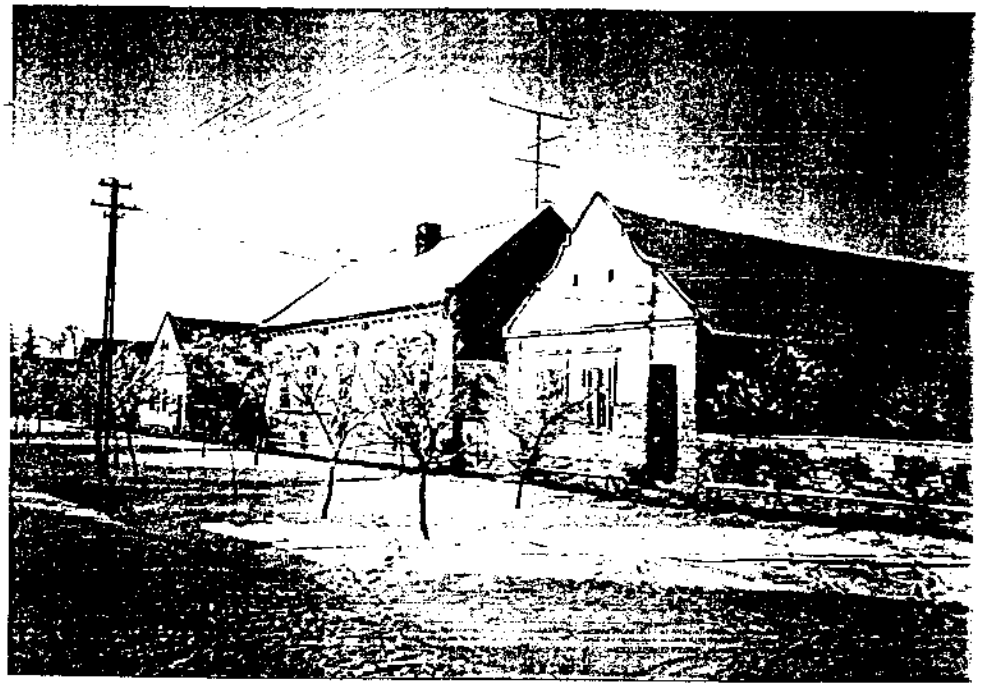
1.



2.



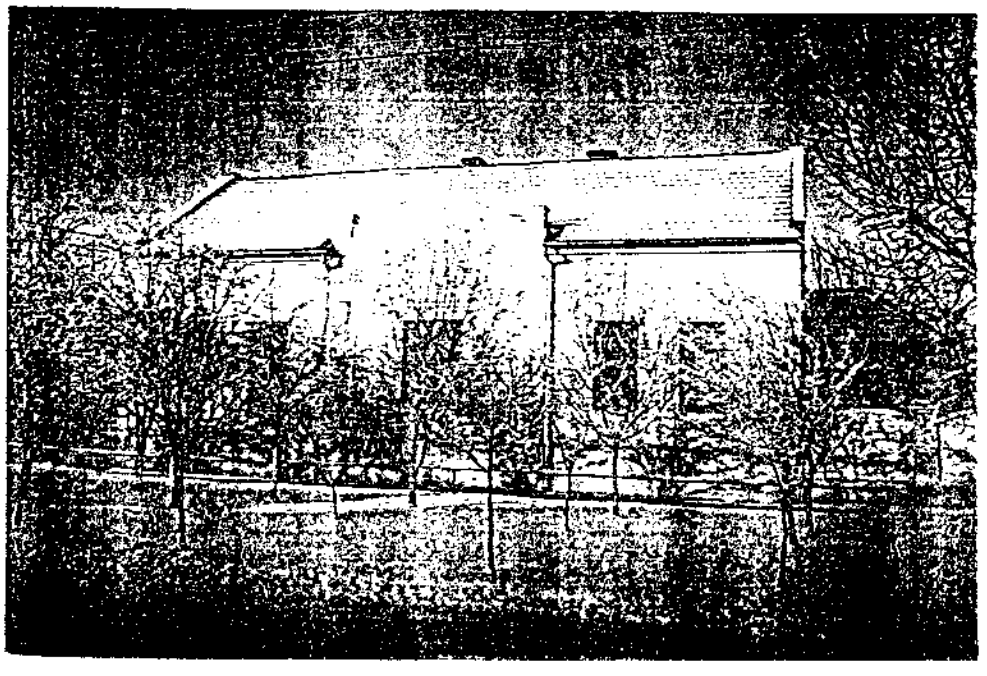
3.



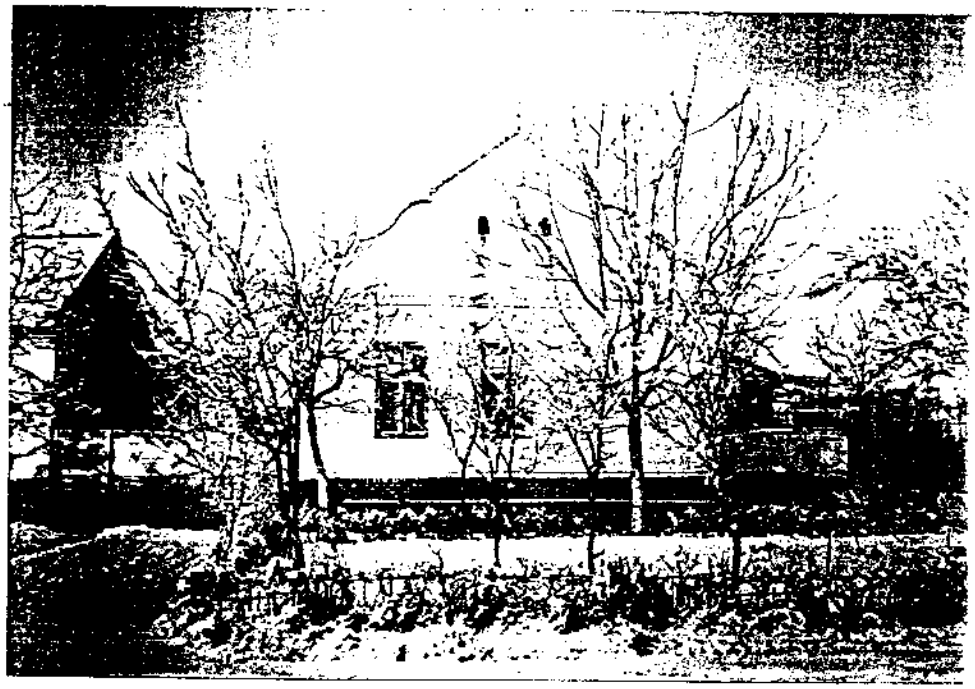
4.



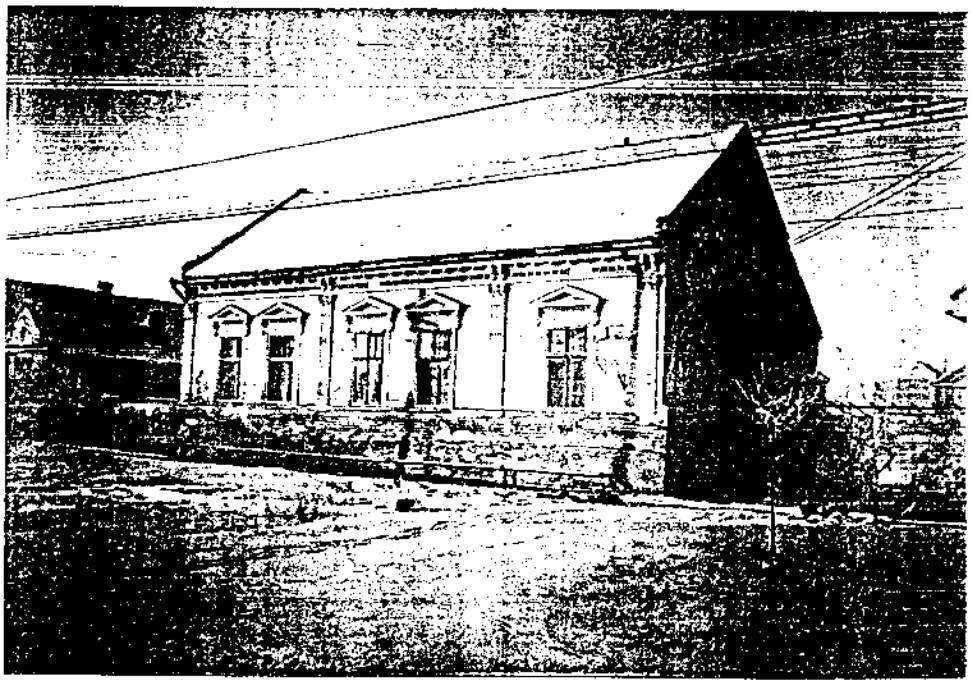
5.



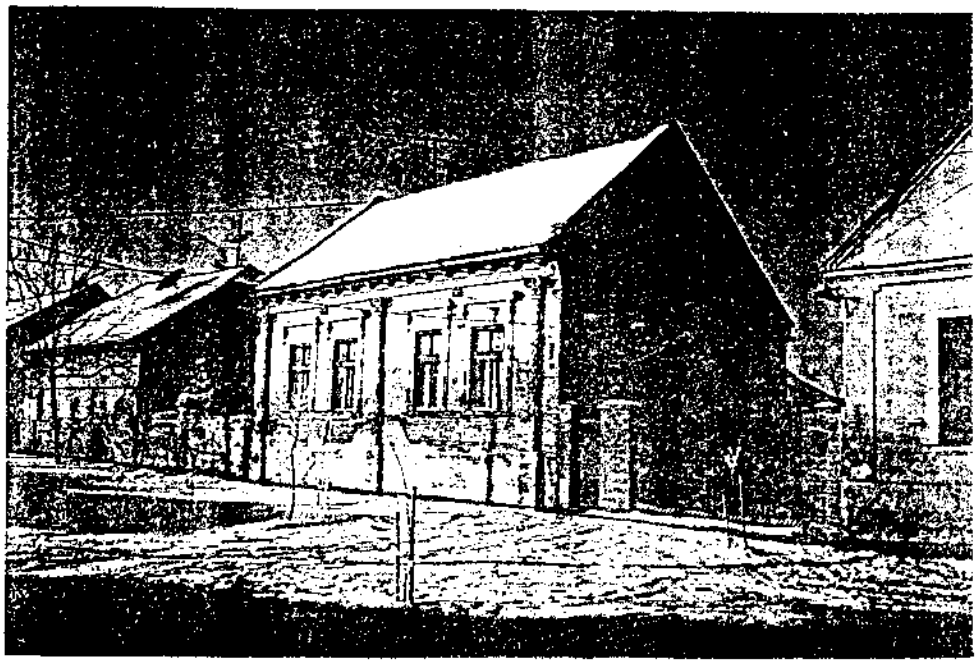
6.



7.



8.



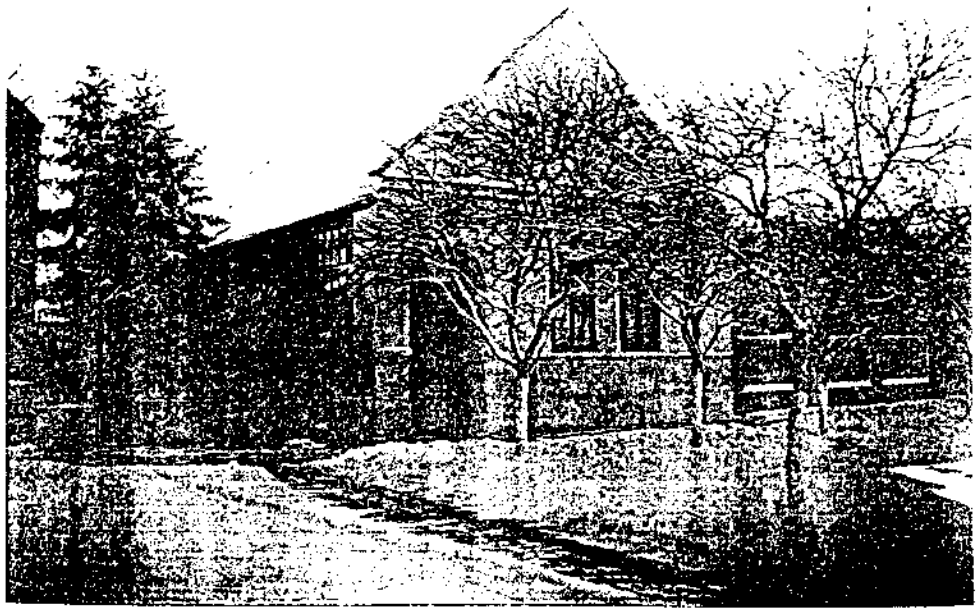
9



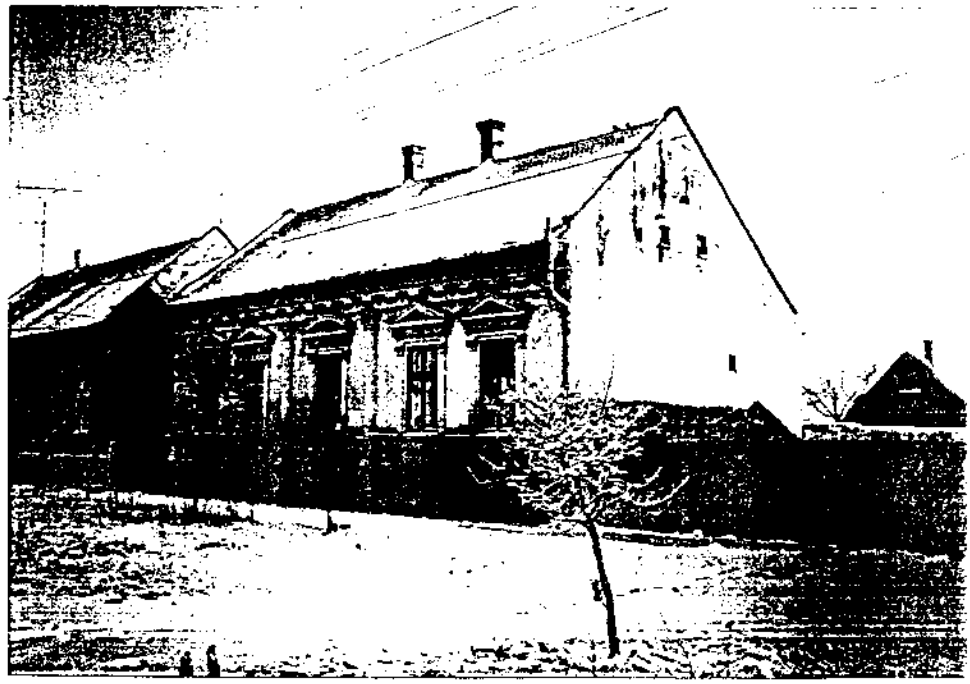
10.



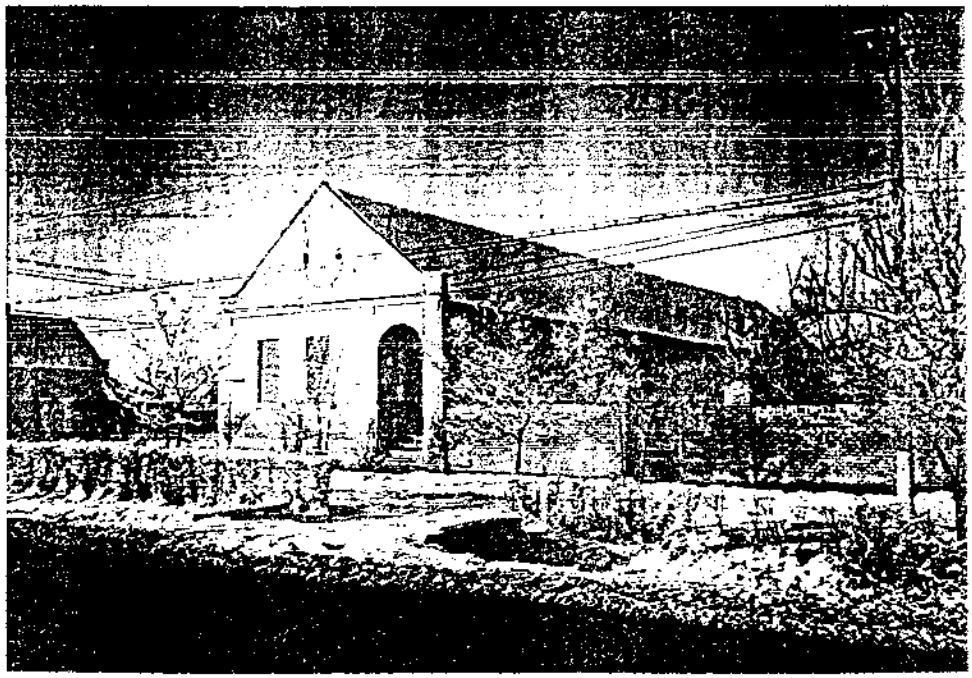
11.



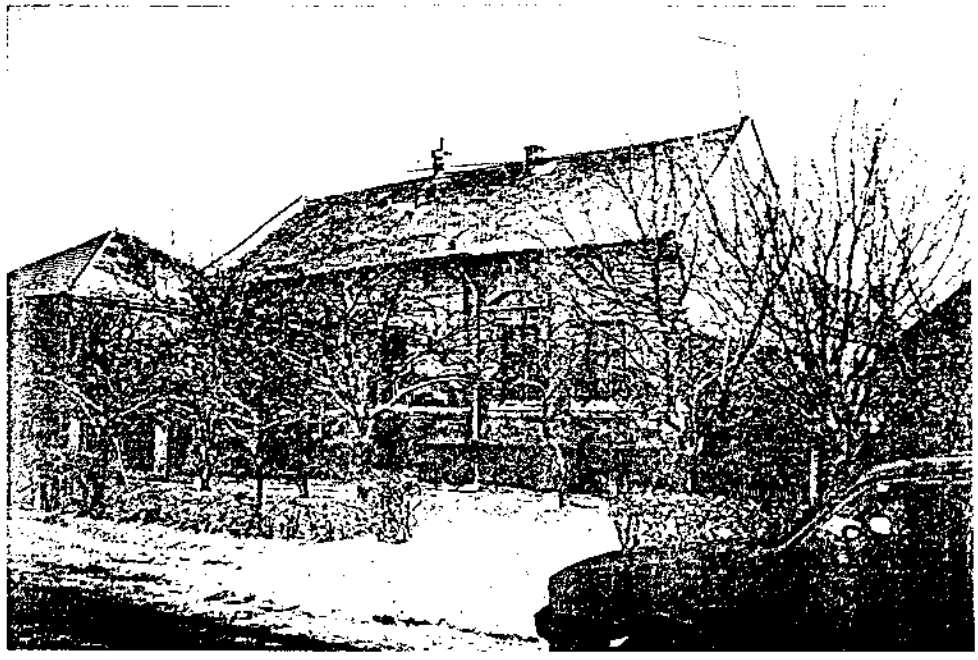
12.



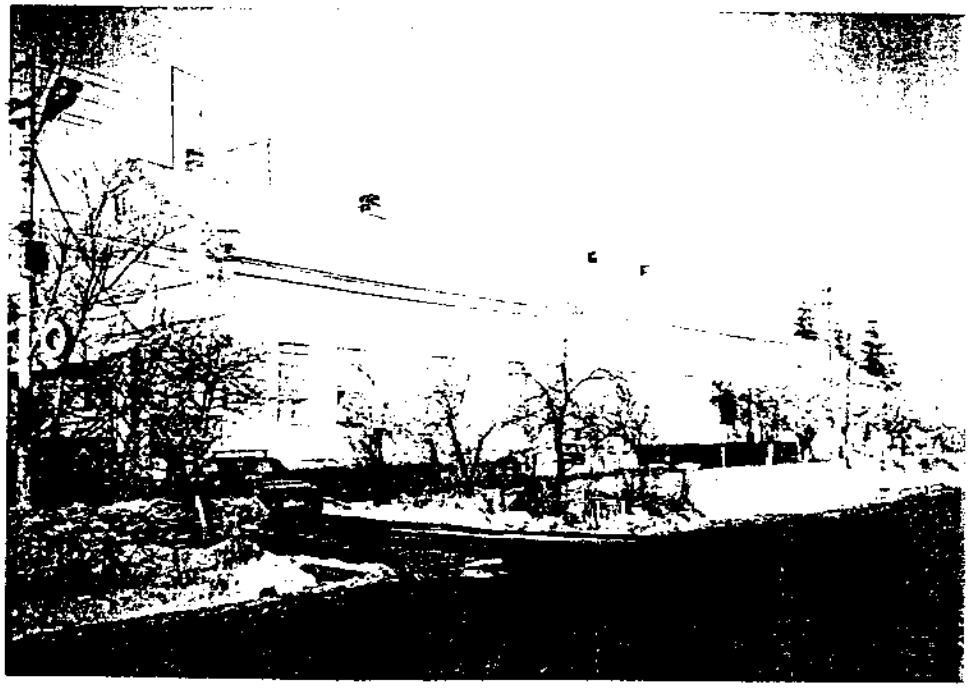
13.



14.



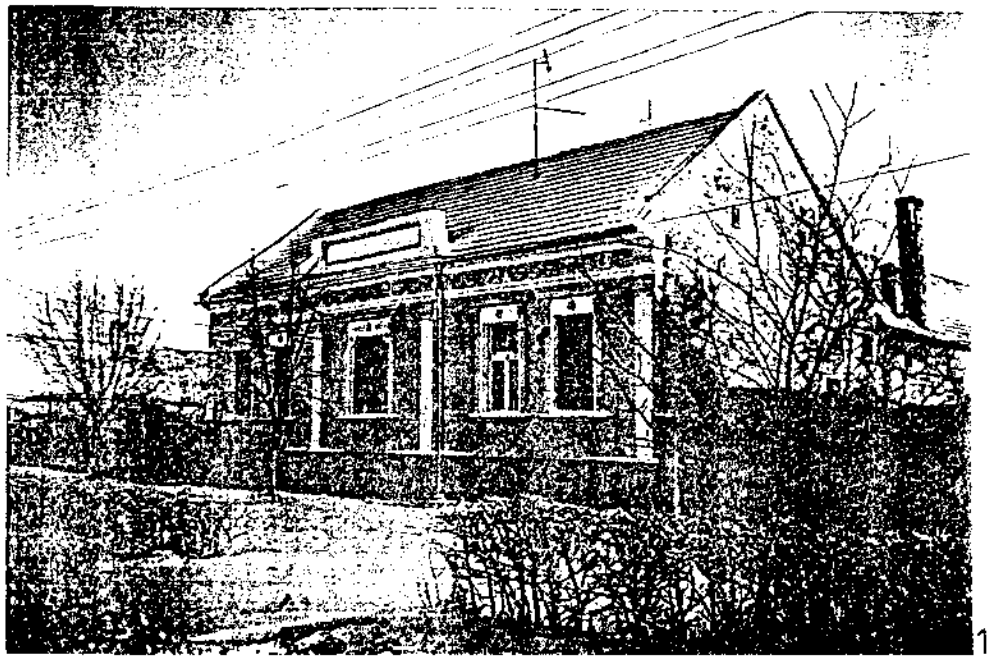
15.



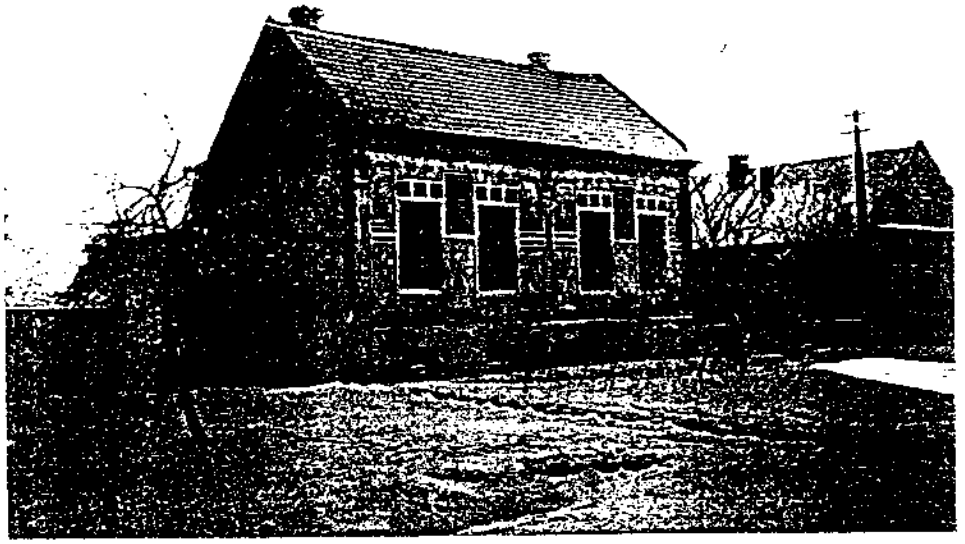
16.



17.



18.



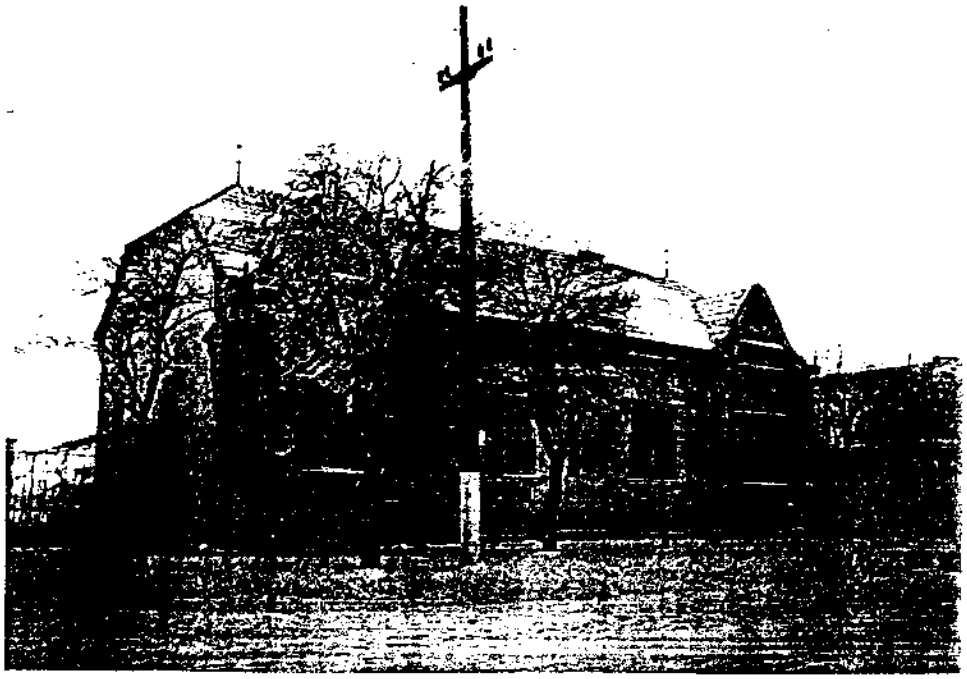
19.



20.



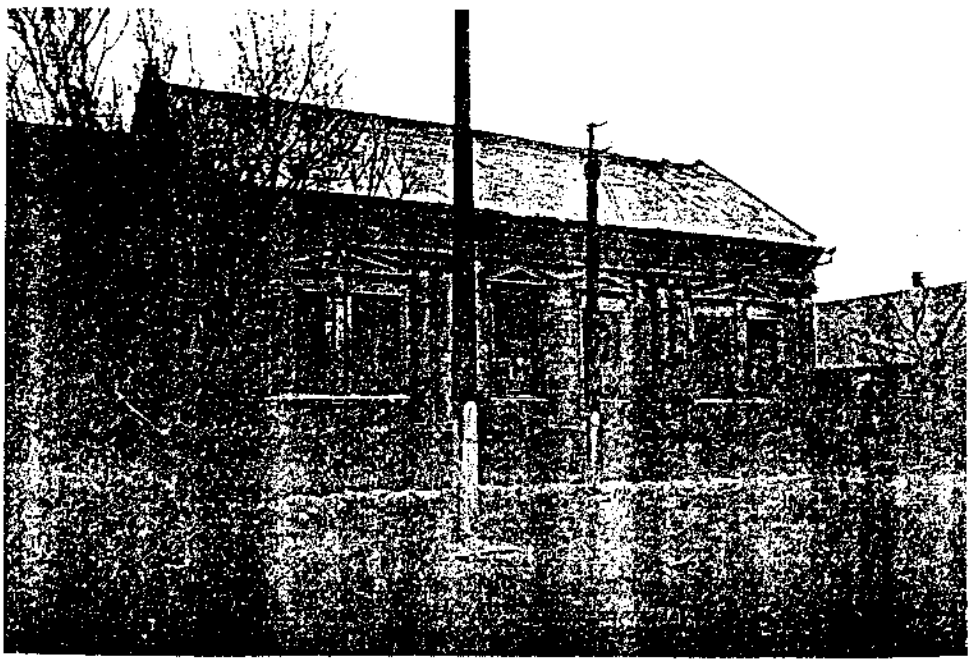
21.



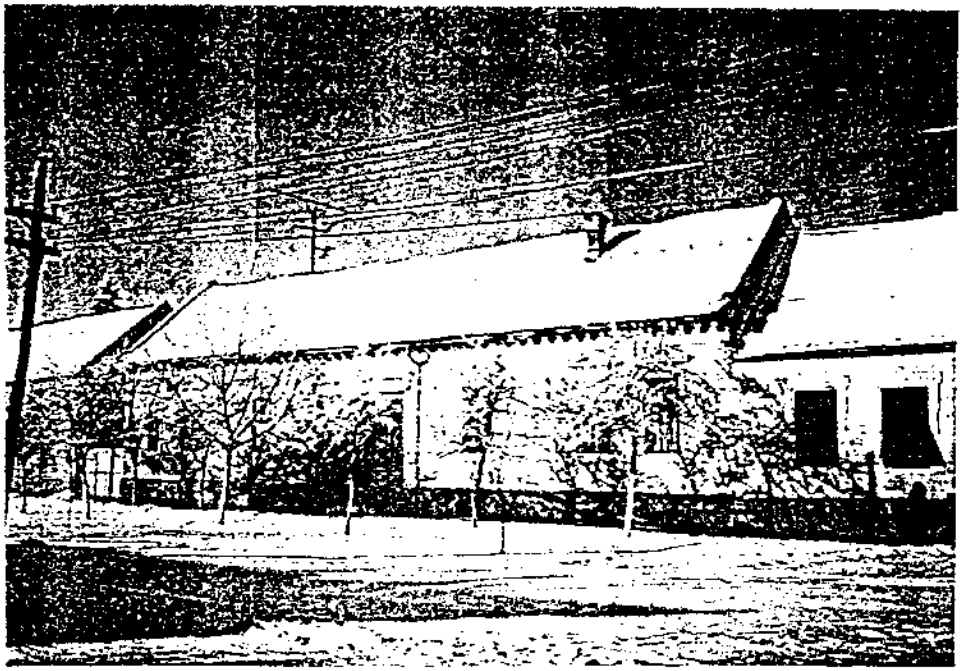
22.



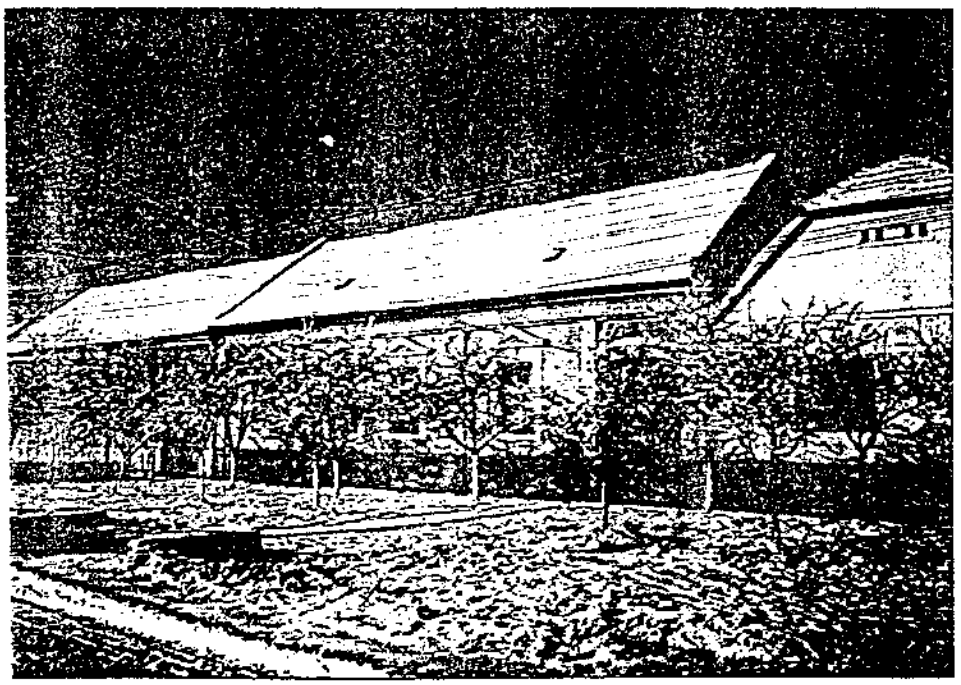
23.



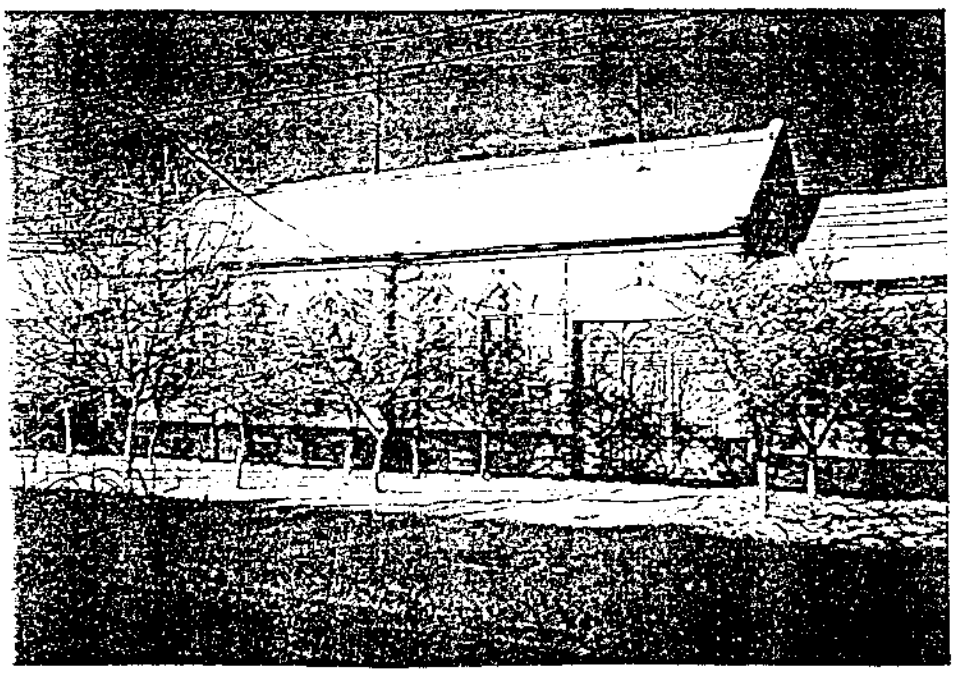
24.



25.



26.



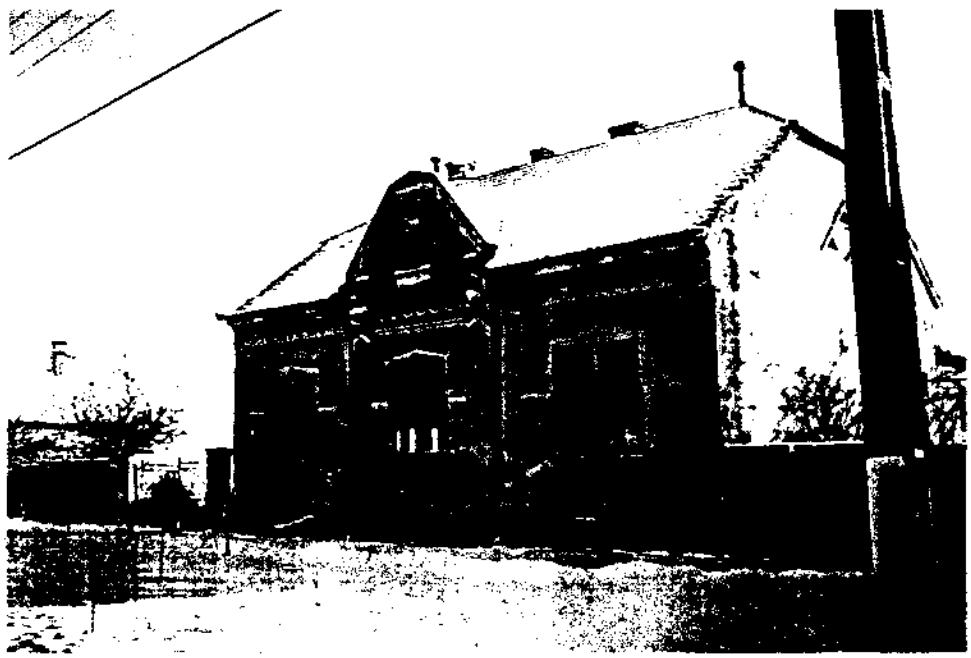
27.



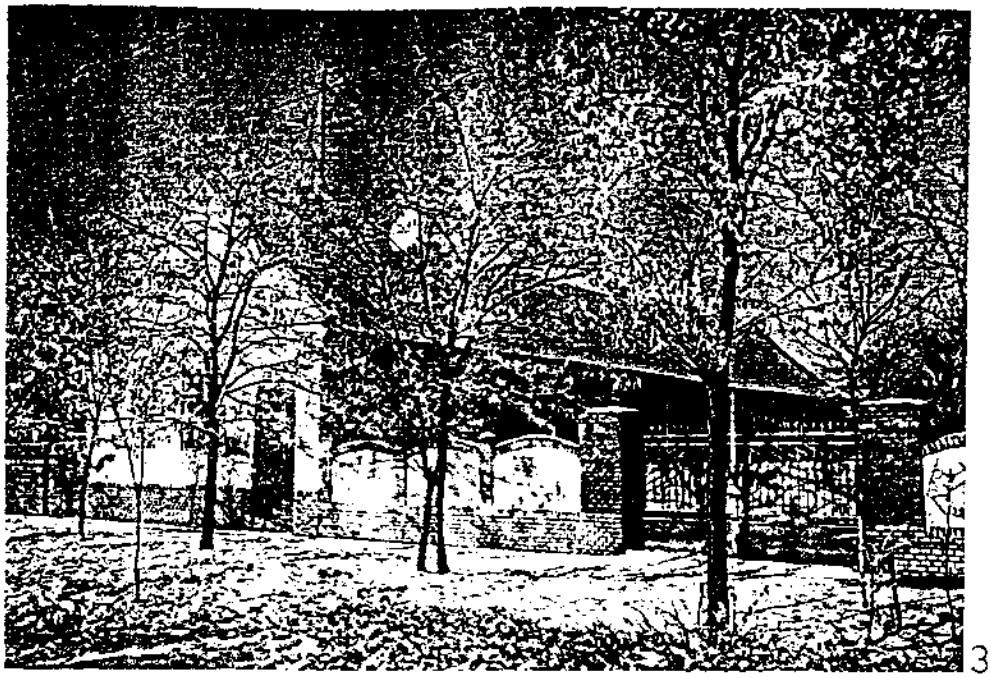
28



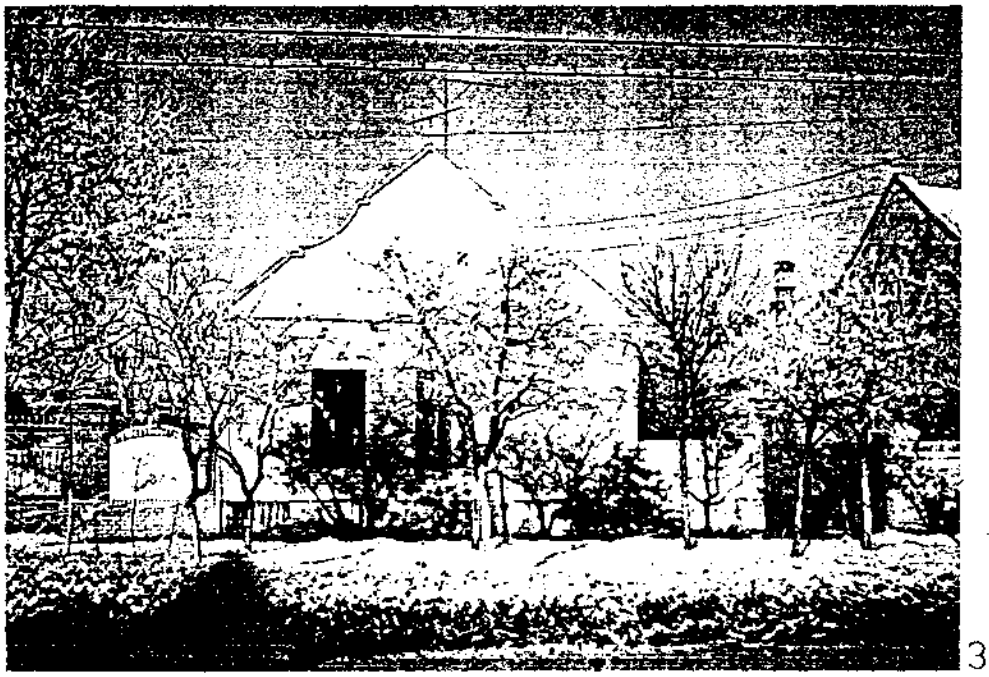
29



30



31.



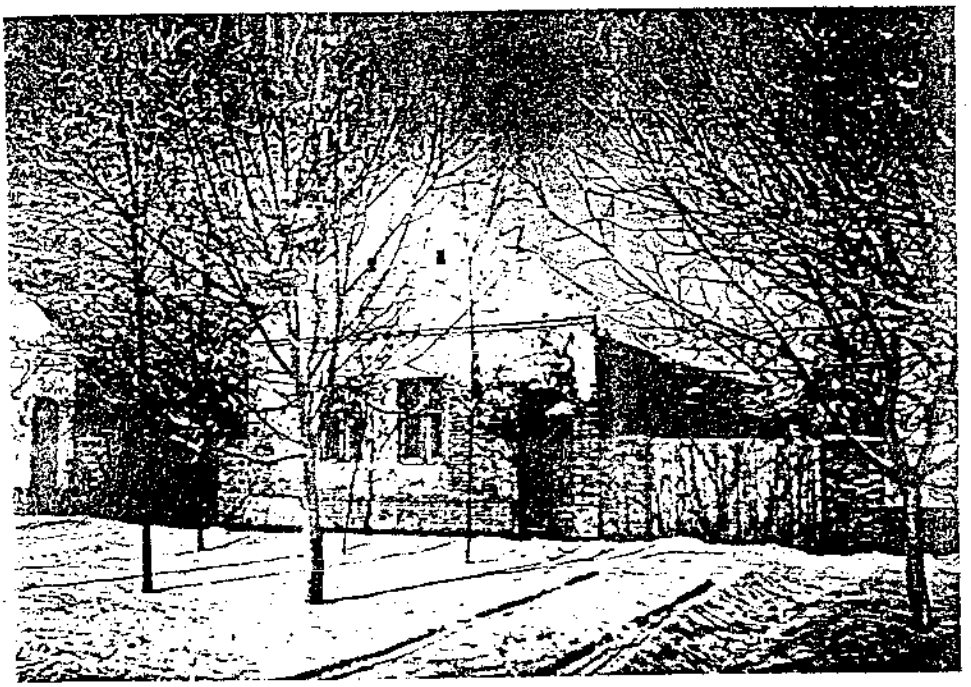
32.



33



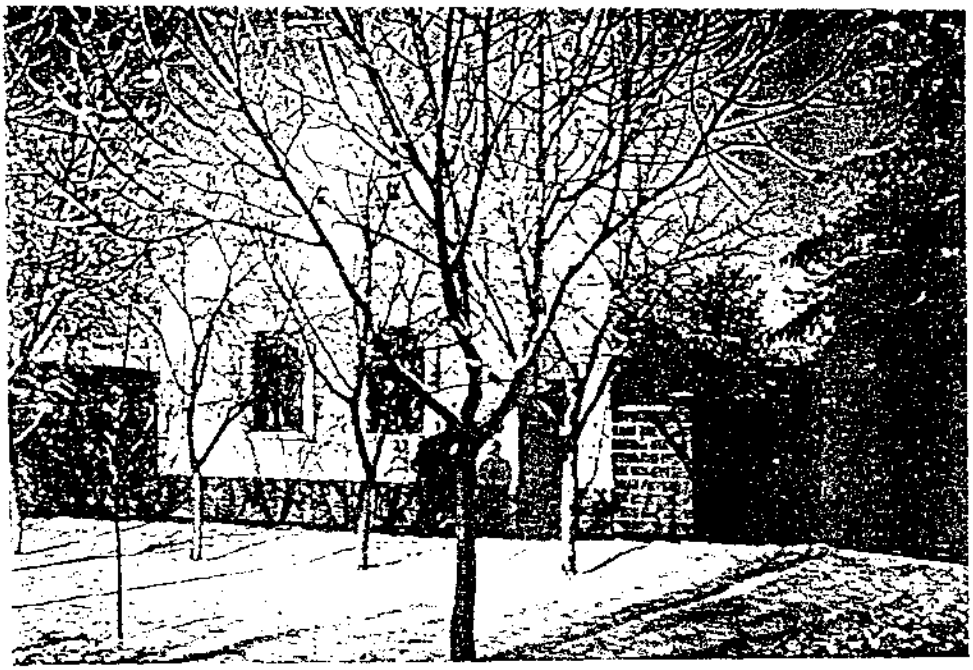
34.



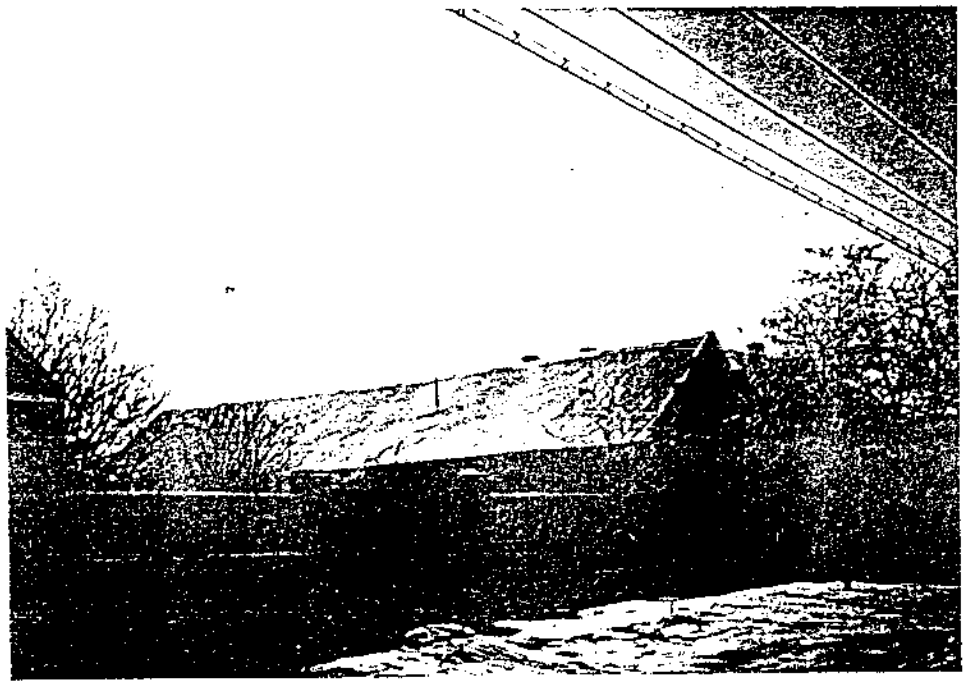
35.



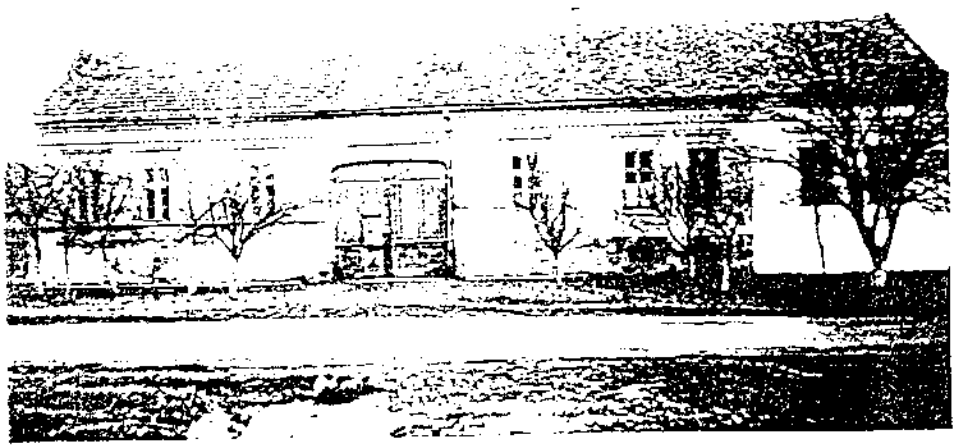
36.



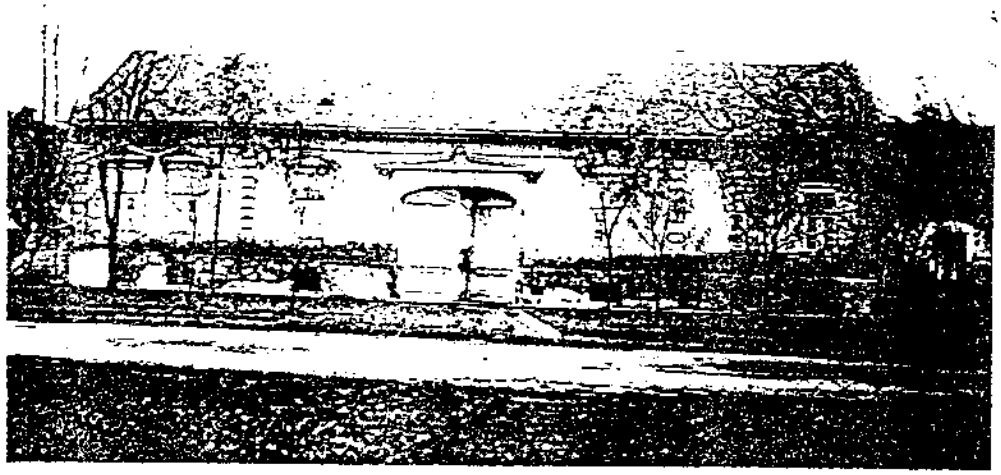
37.



38.



39.



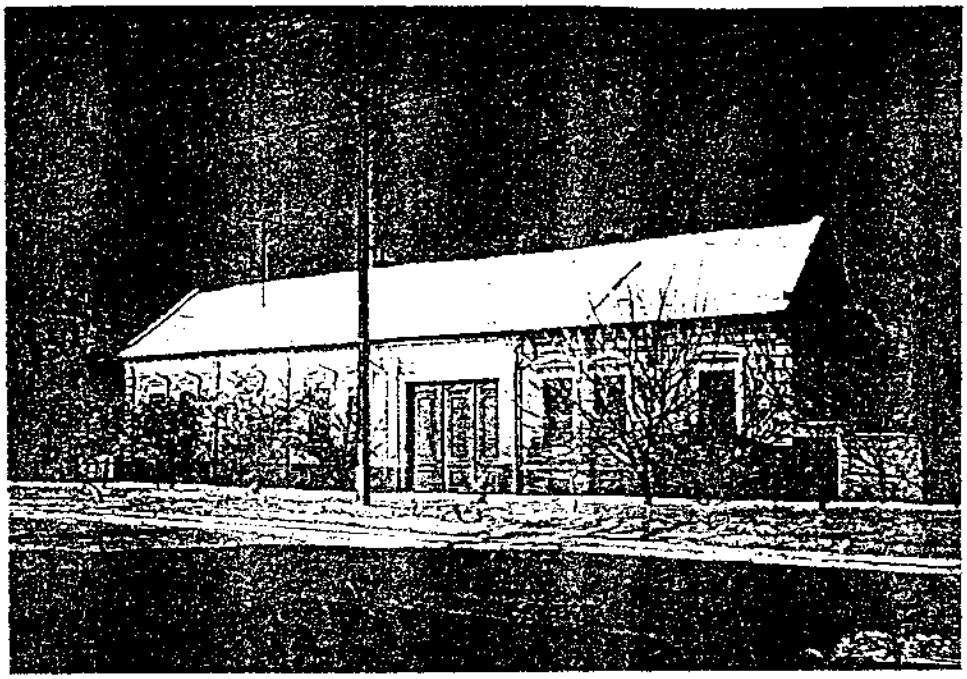
40.



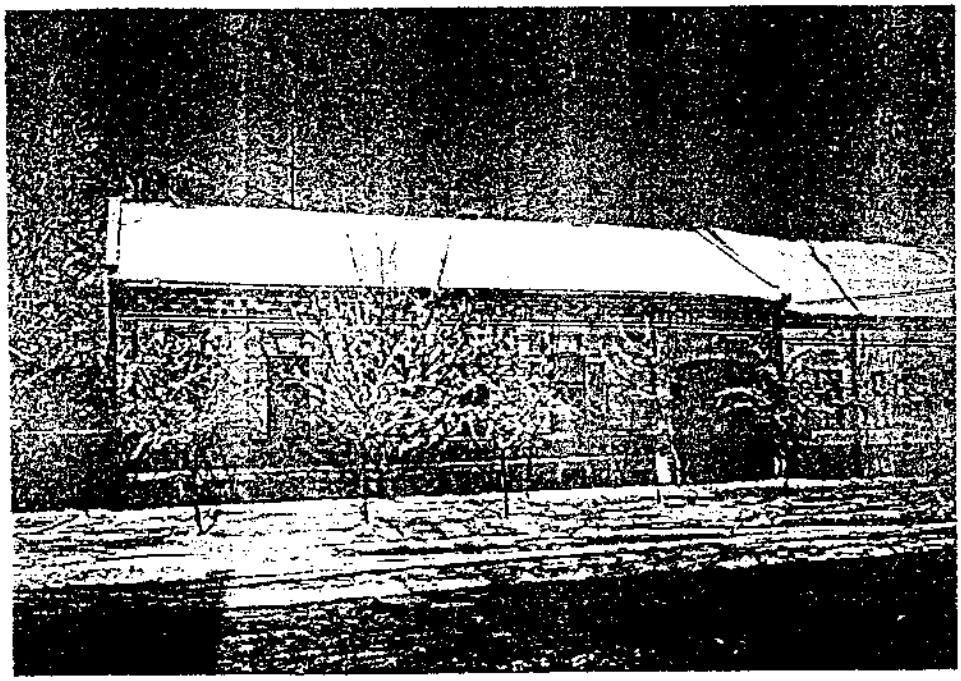
41.



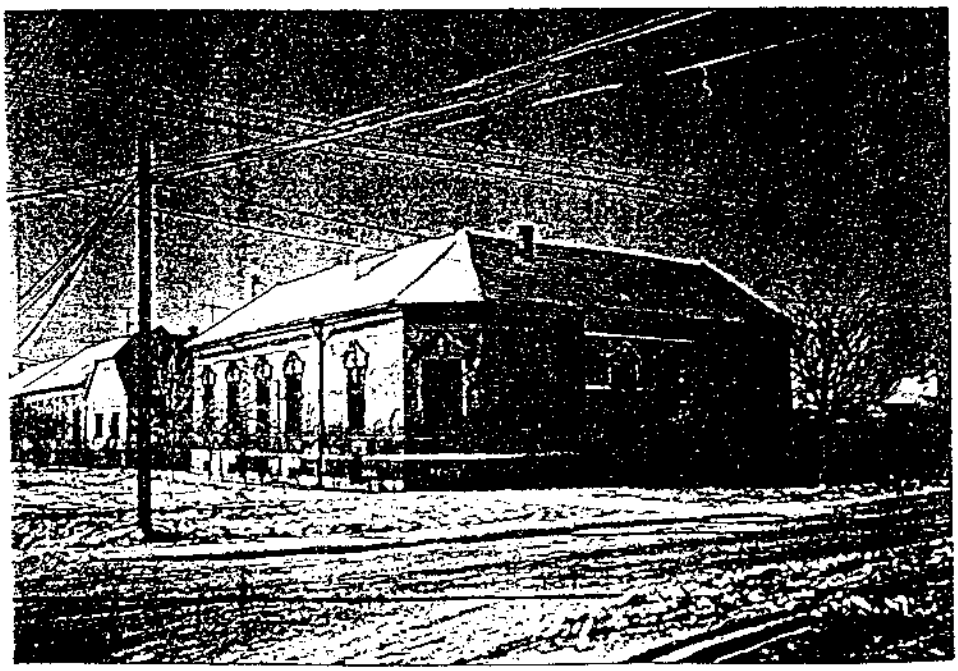
42.



43.



44.



46.



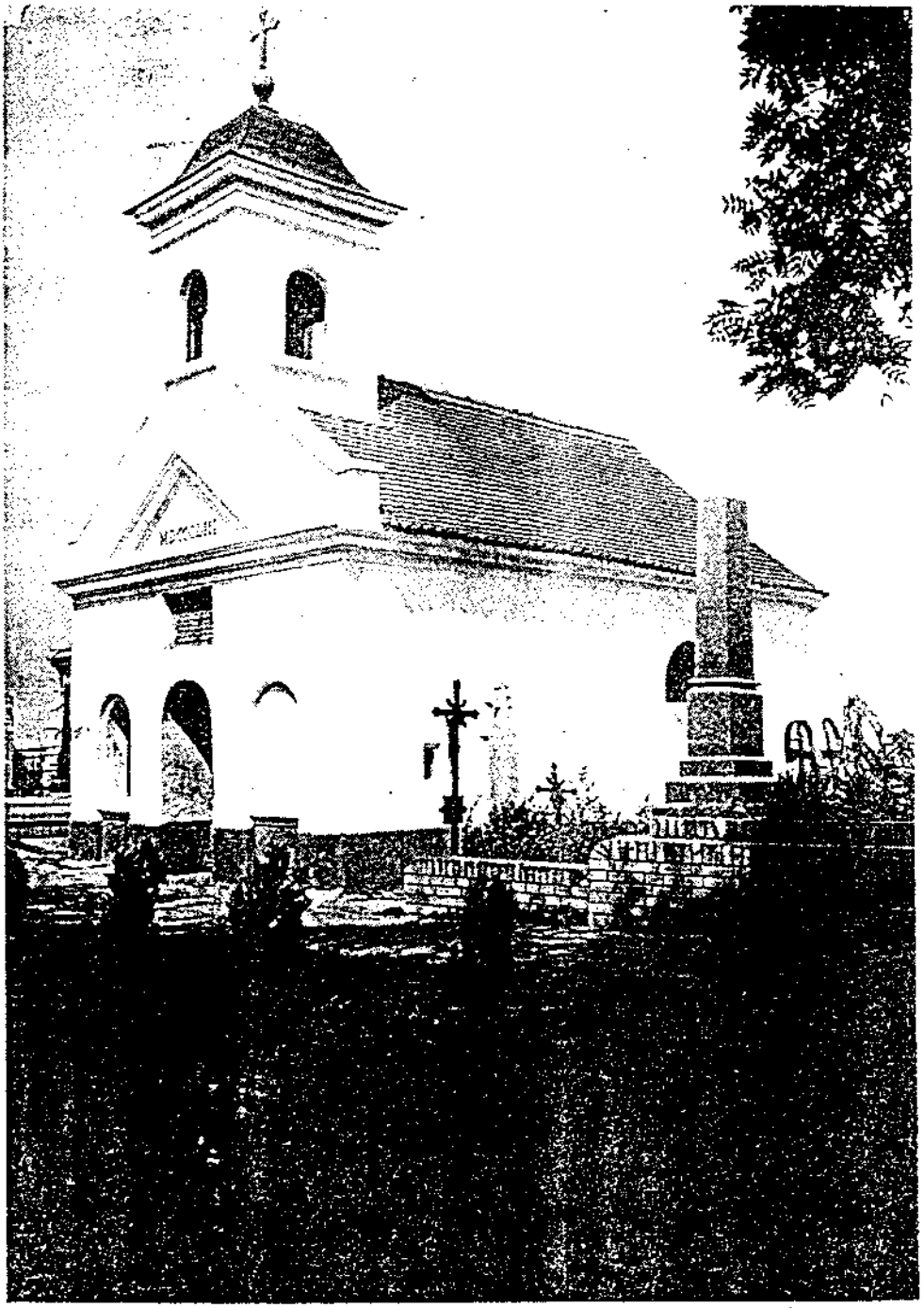
47.



48.



49.



51.